



4 680 295 07 164 8

ноябрь 2017 • #58

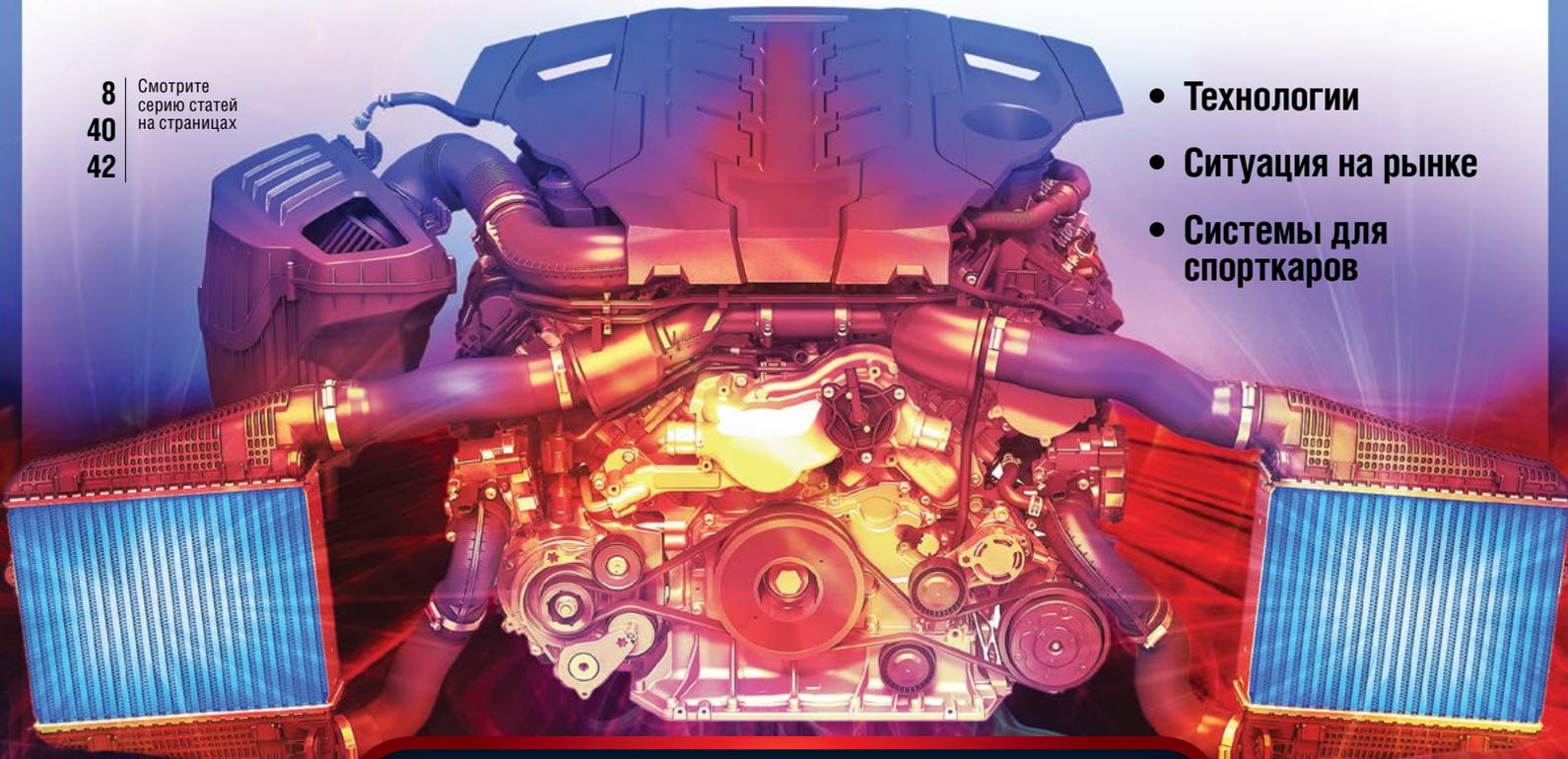
Движок

про автомобили в деталях

8
40
42

Смотрите серию статей на страницах

- Технологии
- Ситуация на рынке
- Системы для спорткаров



СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ



комтранс

Новая рубрика



Новые грузовики DAF CF, XF и LF | 52

26

Островок безмятежности



Тест-драйв:
Новый Audi Q5

46

Выставка
«Комтранс-2017»

Обзор:
Весь грузовой мир России
на одной площадке

64

Жмите, парни!

Тест:
Супертест восьми двухтонных
подкатных домкратов



МЫ НЕ ПРИДУМАЛИ РАДИАТОР, МЫ СДЕЛАЛИ ЕГО СОВЕРШЕННЫМ



LUZAR

детали системы охлаждения

Много лет LUZAR развивает производство автомобильных запасных частей. Мы являемся признанным лидером в области производства и поставок автомобильных радиаторов и деталей системы охлаждения.

Основа нашего успеха – это современное высокотехнологическое оборудование, которое позволяет выпускать радиаторы с заданными характеристиками постоянного качества.

Автоматизация производственных процессов позволяет обеспечить большие объемы выпуска и удовлетворить максимальное количество потребителей в России и странах бывшего СССР.

Но мы не забываем главное – на любом оборудовании работают люди. Именно коллектив опытных профессионалов позволяет максимально использовать потенциал оборудования и обеспечивает окончательный контроль качества выпускаемых радиаторов.



www.luzar.ru



автомобильные аксессуары



СКРЕПЛЯЕМ НАДЕЖНО!

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КРЕПЕЖ
НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ
AIRLINE



БОЛЬШОЙ АССОРТИМЕНТ НА САЙТЕ

www.airline.su

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Константин Силков

Главный редактор:
Илья Огородников

Редактор отдела новостей:
Роман Зубко

Дизайн журнала и сайта:
Владимир Мироненко

Сайт журнала:
dvizhok.su



Адрес редакции:
194044, Санкт-Петербург,
Большой Сампсониевский пр., 32,
БЦ «Сампсониевский»,
офис № 2А 307,
тел./факс: +7 (812) 324-2435,
chief@dvizhok.su

Печать журнала:
Типография «Премиум-пресс»,
г. Санкт-Петербург, ул. Оптиков, 4

Подписано в печать 01.11.2014 г.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации
ПИ № ФС77-59686 от 23.10.2014 г.
выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

Распространяется
БЕСПЛАТНО

Любое использование опубликованных материалов, а также дизайнерских разработок допускается только с письменного разрешения редакции.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности за содержание предоставленных рекламных материалов.

Электромобилизация

Кажется, уже тысячу новостей на эту тему опубликовали, миллион раз их обсудили, сотни раз с экспертами все пересчитали, с десяток раз выделили денег, руками автогигантов несколько раз даже сделали, пару-тройку раз ужаснулись сотворенному и вроде как окончательно поставили на проекте крест. Но нет, жив курилка! Проект внедрения электромобилей в России неожиданно принял новый оборот.

Ньюсмейкером стал вице-премьер А. Дворкович, со ссылкой на которого все федеральные СМИ сообщили, что отныне курс правительства в области развития транспорта должен быть проложен на электромобилизацию автолюбителей и страны в целом. Причем если рядовых автовладельцев будут приучать к электромобилям с помощью различных льгот и дотаций, как это делается, например, в Европе и США, то госучреждения, имеющие в своем распоряжении автопарки, будут покупать электромобили, что называется, в добровольно-принудительном порядке.

Сразу напрашиваются три вопроса: откуда «растут ноги», зачем это надо и кому это выгодно. Если начать отвечать с последнего, череда логических выводов и документально зафиксированных бизнес-проектов на эту тему мгновенно приведет к единственному ответу: никому. Напомним, что первый официальный электромобиль в Россию привезла Mitsubishi. Маленькая «табуреточка» под названием i-MiEV размером чуть больше «Оки», проезжавшая на электротяге около 60–70 км, стоила у нас — внимание! — под два миллиона рублей. Но упорство Mitsubishi достойно уважения: японцы смогли выбить у государства отмену таможенных пошлин на электромобили, в результате чего «табуреточка» подешевела вдвое — до миллиона рублей. Однако и за эти деньги оказалась никому не нужна. На текущий момент продажи авто свернуты, а человек, отвечавший за про-



МОЗГОВ

ект в России, перешел в другую компанию. Похожая судьба в нашей стране у всех импортных электромобилей за исключением премиальной Tesla, которая штучно продается богатым как интересная игрушка.

Куда глобальнее выглядел проект Lada Ellada, порученный главному автогиганту России с наказом разработать с нуля и начать серийное производство российского электромобиля.



В качестве базы была выбрана «Лада Калина», а перевод ее на электротягу довел стоимость отечественного «бюджетника» до того же миллиона рублей. Однако несколько десятков автомобилей были сделаны и даже отправлены на тесты в Южный регион России, где стало понятно очевидное: характеристики и эксплуатация электромобиля даже близко не сопоставимы с комфортом использования обычного авто с ДВС. В результате проект Ellada был официально признан АвтоВАЗом бесперспективным. Того же мнения придерживается и «Группа ГАЗ», которая ответила

правительству РФ отказом. И дело тут не только в отсутствии инфраструктуры, но и в массе параметров от мизерной автономности хода до неподходящих климатических условий нашей страны.

То есть производство электромобилей в России бесперспективно, продажи из-за огромной цены невыгодны, а эксплуатация в силу условий и характеристик — некомфортна. Очень сомнительно, что люди на министерских должностях этого не понимают. Тогда зачем это все?

Вспомнив деятельность нашего правительства за последние лет десять, можно прийти только к одному выводу. В этом самом правительстве, судя по всему, есть кто-то, кого просто «прет» от всяких мировых трендов и хайпов. Этого человека не оторвать от «Айфона», постов и меседжей в «Твиттере», он селфитис в зеркале лифта, а во время деловых поездок в Штаты в первую очередь едет в Голливуд фоткаться со звездами. Это он дает указания по созданию конкурента «Кремниевой долины» с миллиардными инвестициями, пока рабочие со средней зарплатой 30 тыс. рублей лопатами заделывают дырки по дороге до этого самого конкурента. Гарантия, что этот человек «поведется» на мировую «электроразводку», была почти стопроцентная.

Теперь по указу этого же товарища из ежегодных 65 млрд рублей на поддержку автопрома часть будет выбрасываться в трубу... простите, уходить на развитие электромобилей. Благо что сообразительные министры чиновники аккуратно отпаривали указ на доработку, после чего в финансовых строках появились технические институты, исследовательские центры, отделы разработок профильных госкорпораций и прочие субъекты отрасли, не имеющие прямого отношения к электротранспорту, но получившие таким образом дополнительное финансирование на собственное развитие.

СТАРТ
ВОЛЬТ



Продукция СтартВОЛЬТ изготовлена в соответствии с мировыми стандартами и включена в базу данных крупнейшего международного каталога автозапчастей TecDoc. Весь массив необходимой информации о продукции постоянно обновляется.



НАДЕЖНАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА

СтартВОЛЬТ специализируется на производстве и поставках деталей автомобильного электрооборудования на рынке России и СНГ. Широкий ассортимент генераторов и их комплектующих для любого автомобиля.



- Полная аутентичность оригинальным изделиям по выходным характеристикам и установочным размерам.
- 100%-ный пооперационный контроль при производстве.
- В комплект к каждому генератору прилагается индивидуальный технический паспорт с полным перечнем необходимых технических характеристик.
- Увеличенная гарантия – 2 года.

Подробная информация на сайте:

стартвольт.рф

«В России „Роллс-Ройс“ есть даже на Сахалине!»

Франк Тиманн, Rolls-Royce

12



Америка нам ближе

Тест-драйв Hyundai Sonata

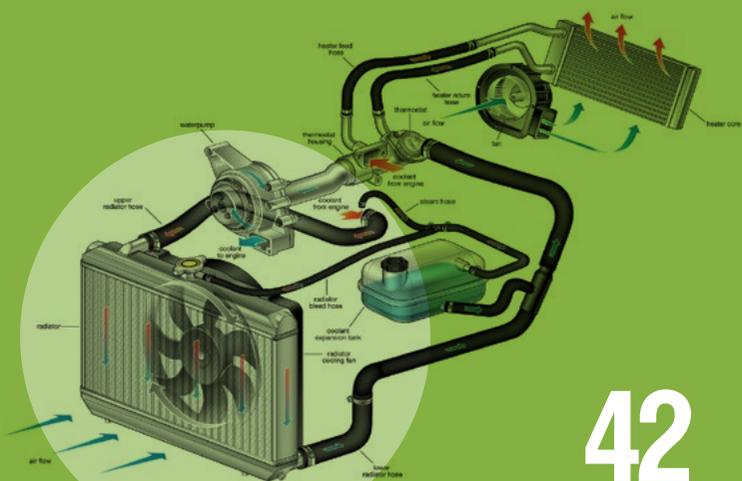
22



«Комтранс-2017»

Весь грузовой мир России
на одной площадке

46



42

Современные системы охлаждения

Концепции и воплощение

64

Жмите, парни!

Тест подкатных домкратов Airline,
Alca, FIT, MegaPower, RockForce,
SkyBear, Skyway и «Сорокин»



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **LUZAR: почему рост в 24% — посредственный результат**
- 10 **Компания AMD**
«Мы ушли от корейской специализации»
- 11 **Hella и Denso отчитались о предварительных итогах года в сегменте радиаторов**
- 12 **«В России „Роллс-Ройс“ есть даже на Сахалине!»**
Франк Тиманн, Rolls-Royce
- 14 **«Мы выросли на треть только за последний год»**
Japaparts Group о работе в России
- 16 **Naval в России**
Двенадцатый центр и две новые модели

Автомобили

- 18 **Новости**
- 20 **Ярче яркого**
Тест-драйв обновленного Skoda Rapid FL
- 22 **Америка нам ближе**
Тест-драйв Hyundai Sonata
- 26 **Островок безмятежности**
Тест-драйв нового Audi Q5

Автокомпоненты

- 30 **Новости**
- 34 **«Глаза» автопилота на новой Audi A8**
Устройство лазерного радара Valeo SCALA с датчиком NTN-SNR
- 36 **«ЕвроАвто» и SWAG**
Новый сервисный центр и финал соревнования «Лучший автомеханик»
- 38 **Масло G-Energy прошло проверку на трассе «Формулы-1»**
- 39 **Компания TM KRAFT**
ШПУСЫ KRAFT — европейский стандарт качества
- 40 **Так охлаждаются суперкары**
Особенности систем охлаждения спортивных авто
- 42 **Современные системы охлаждения**
Концепции и воплощение

Комтранс

- 44 **Новости**
- 46 **«Комтранс-2017»**
Весь грузовой мир России на одной площадке
- 50 **«Конкуренции в сегменте стройтехники почти нет»**
MANHE о работе на рынке России
- 52 **По всем направлениям**
Обзор новых грузовиков DAF CF, XF и LF

Автоаксессуары

- 58 **Новости**
- 62 **Простота и практичность**
Тест видеорегистратора Airline «Дозор 3»
- 64 **Жмите, парни!**
Тест подкатных домкратов Airline, Alca, FIT, MegaPower, RockForce, SkyBear, Skyway и «Сорокин»
- 70 **Carville Racing**
На собственных запчастях до командного серебра

Автоспорт

- 72 **Новости**



РАДИАТОРЫ ОХЛАЖДЕНИЯ

УЛУЧШЕННАЯ КОНСТРУКЦИЯ!

Официальный поставщик
конвейеров
«АВТОВАЗ», «ГМ-АВТОВАЗ», «МАЗ»

ООО «ПО «Авто-Радиатор»
Тел./факс: +7 (812) 602-12-80
E-mail: info@auto-rad.ru

www.auto-rad.ru



Система менеджмента качества
соответствует требованиям ISO/TS 16949:2009

Европейский Ford EcoSport

поедет на российских компонентах

Компания Ford Sollers объявила о начале поставок компонентов российского производства на завод компании в румынском городе Крайова.

Как уточняет пресс-служба компании, российские детали будут использоваться в производстве обновленного кроссовера EcoSport. В перечень экс-



портируемых «Фордом» из России компонентов для «ЭкоСпорта» включено 47 наименований.

Ford закупает в России штамповку кузовных деталей, элементы интерьера, стекла, уплотнители. В частности, завод компании Faugesia в Ленинградской области экспортирует дверные панели, компания AGC из Нижнего Новгорода — стекла, расположенный там же завод Magna — чехол запасного колеса.

Предприятие Saargummi в Ярославле производит резиновые уплотнения, штампованные кузовные детали поступают от двух производителей: Coscupoz (Республика Татарстан) и Peterfortm (Ленинградская область).

Обновленный Ford EcoSport румынского производства будет поставляться на рынки всех европейских стран. Исключение составит Россия, поскольку в нашей стране EcoSport производится с 2014 года на заводе Ford Sollers в Набережных Челнах (Республика Татарстан) ■

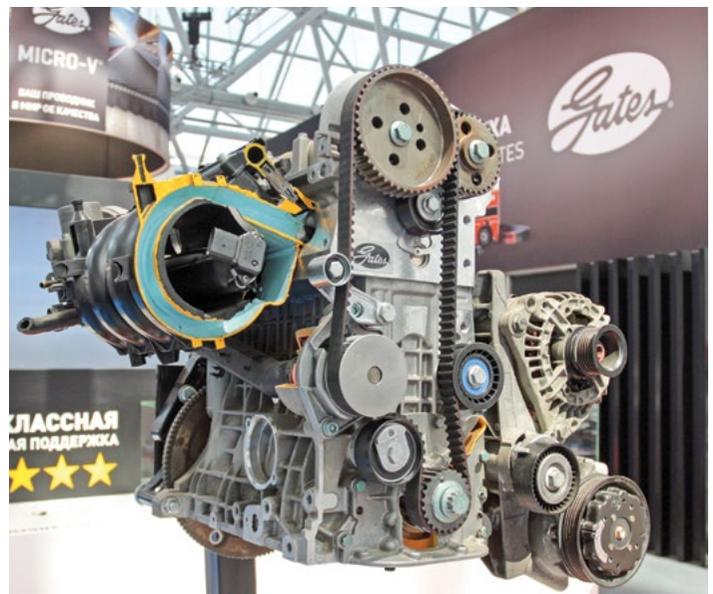
Schaeffler открыл новый завод в Чехии

В чешском Свитави прошла торжественная церемония открытия нового завода Schaeffler Group по производству модулей управления температурой двигателя.

За счет мощностей нового завода Schaeffler планирует в этом году выпустить дополнительно 230 тыс. деталей для трех автопроизводителей. В общей сложности компания инвестировала около 100 млн евро в расширение производства в Восточной Европе.

Частично эти средства были вложены в уже существующее предприятие в чешском Ланшкроуне, частично — в новый завод в Свитави.

«С запуском завода в Свитави Schaeffler Group дополнительно усиливает производство в Восточной Европе. Теперь мы выпускаем продукты как для двигателей внутреннего сгорания, так и для транспортных средств будущего. Тем самым мы развиваем нашу стратегию «Mobility for tomorrow», — заявил главный операционный директор Schaeffler Оливер Джанг ■



Gates получил две награды от дистрибьюторов

Компания Gates стала лауреатом наивысших наград от двух крупнейших в Европе союзов дистрибьюторов автозапчастей.

Нынешней осенью в Москве компания удостоилась награды «Стратегия успеха» от GroupAuto Russia, после чего была отмечена премией

«Поставщик года — 2017» на конвенции Auto Parts International (API) в Оньо (Франция), сообщает пресс-служба Gates.

«Факт присуждения нам этих наград свидетельствует о признании нашими клиентами высочайшего уровня качества продуктов, обслуживания, продаж и технической поддержки компании Gates», — заявил президент Gates по региону EMEA (Европа, Ближний Восток и Африка) Энцо Страпаццон.

GroupAuto Russia является членом GroupAuto International — союза дистрибьюторов автомобильных запчастей, который объединяет порядка 50 различных поставщиков, обеспечивающих запчастями специализированных дистрибьюторов в 34 странах по всему миру.

API поставляет продукцию свыше 100 автомобильных брендов профессионалам в автомастерских и авторемонтных предприятиях, управляемых местными органами власти, в Бельгии, Франции и Нидерландах ■

В России изменились правила кругового движения

Дмитрий Медведев подписал постановление, согласно которому в России вновь меняются правила проезда перекрестков с круговым движением.

По новым правилам приоритет получают те, кто движется по самому кругу, остальные водители должны будут уступать им право первоочередного проезда, сообщает «РИА Новости».



По словам премьер-министра, подобная практика действует почти во всех европейских странах и доказала свою эффективность.

Дмитрий Медведев отметил, что сейчас схемы очень разные в самых разных регионах страны и из-за этого возникают конфликтные ситуации, которых можно было бы избежать, если бы эти правила были едиными.

В МВД считают, что при новой организации проезда пропускная способность дорог должна значительно вырасти. По мнению представителей ведомства, существующие нормы водители воспринимают двояко, так как это провоцирует заторы и ДТП ■

редактор рубрики
Роман Зубко



Программы господдержки авторынка свернули досрочно

Адресные программы поддержки авторынка «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль» завершаются досрочно в связи с достижением плановых показателей.

По информации пресс-службы Минпромторга, за два с лишним месяца реализации программ на льготных условиях продано 48 тыс. автомобилей, сообщает «Автостат».

Данные программы действуют с июля текущего года в рамках общей программы льготного автокредитования и предполагают скидку на уплату первоначального взноса в размере 10% от стоимости приобретаемого автомобиля.

В этом году на обе программы было выделено из бюджета 3,75 млрд рублей. Заложенный на 2017 год целевой показатель в 58 тыс. проданных автомобилей достигнут задолго до конца календарного года — в октябре.

Дату завершения программ «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль» в 2017 году каждый банк-участник определит индивидуально. Между тем кредитные договоры, предусматривающие скидки на проценты по обычным автокредитам, будут заключаться вплоть до 31 декабря 2017 года. В настоящее время скидка составляет до 6,7%.

Как заявили в Минпромторге, программы «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль» будут возобновлены с начала 2018 года ■



Skoda выпустила в 2017 году миллион автомобилей

Компания Skoda объявила о выпуске миллиона автомобилей за период с января по конец октября 2017 года.

Как сообщает пресс-служба чешской компании, 2017-й стал четвертым годом подряд, в течение которых годовой объем производ-

ства компании исчисляется семизначными числами. Кроме того, никогда ранее в течение календарного года Skoda не достигала отметки в миллион выпущенных автомобилей в октябре.

По данным самого производителя, наибольший вклад в нынешний успех компании внесли легковые модели, такие как Octavia, Fabia и Superb. Вместе с тем Skoda возлагает особые надежды на новые кроссоверы: 7-местный Kodiaq и компактный Karoq.

С момента присоединения к концерну Volkswagen в 1991 году компания Skoda «выросла» из регионального оператора в крупного мирового автопроизводителя, а модельная линейка расширилась с одной до семи моделей. Помимо Чехии, автомобили марки Skoda выпускаются также в Китае, Индии, России, Казахстане, Украине, Алжире и Словакии ■



LUZAR: почему рост в 24% — посредственный результат



Илья Огородников

Нынешний 2017 год еще не закончился, но предварительные итоги уже можно подвести. По итогам октября компания показывает прирост 24%, что, по ее же собственным оценкам, является посредственным результатом. И несмотря на то что до конца года осталось еще два весьма активных в сегменте радиаторов месяца, стоит разобраться, почему не удалось достичь лучших результатов. Об этом журналу «Движок» рассказал директор по маркетингу ООО «ТД Лузар» Петр Нечипоренко.

«Прохладное» лето — 2017.

Не секрет, что существенное влияние на автомобильную систему охлаждения и, в частности, на автомобильные радиаторы оказывает температура окружающего воздуха. Этот факт подтверждается и теоретическими, и эмпирическими данными. Соответственно, при небольших летних температурах нагрузка на радиаторы (радиатор двигателя, радиатор кондиционера, масляный радиатор) незначительная, и их выход из строя менее вероятен. Проще говоря, чем мягче погода, тем лучше для радиаторов, и наоборот.

Рост числа конкурентов. На наш взгляд, «кризисный» этап в сфере



автозапчастей более или менее завершился, и на рынок активно возвращаются игроки, позиционирующие себя в low-cost-сегменте. Этот сегмент, по нашему мнению, может существовать только при условии постоянного роста, то есть на растущем рынке. Это условие продиктовано фактом отсутствующей маржинальности low-cost-брендов, что приводит их к необ-

ходимости все время выстраивать в продажах «пирамиду». Любое снижение тренда в конце концов приводит к дефициту ликвидности и завершению жизненного цикла low-cost-бренда.

Есть еще некоторые рыночные тенденции, которые способствуют временному росту low-cost-брендов — это старение автопарка и снижение покупательской способности населения. По большому счету, две эти тенденции представляют собой одно и то же.

Заметим, что при оценке low-cost-брендов мы сознательно не говорим об их очевидных недостатках — геометрическом несоответствии, супернизкой теплоотдаче, неправильных кроссировках — и рассматриваем только «рыночные» моменты.

Неполный ассортимент радиаторов LUZAR. На сегодняшний день выпускаемые нами радиаторы охлаждения и радиаторы кондиционера охватывают около

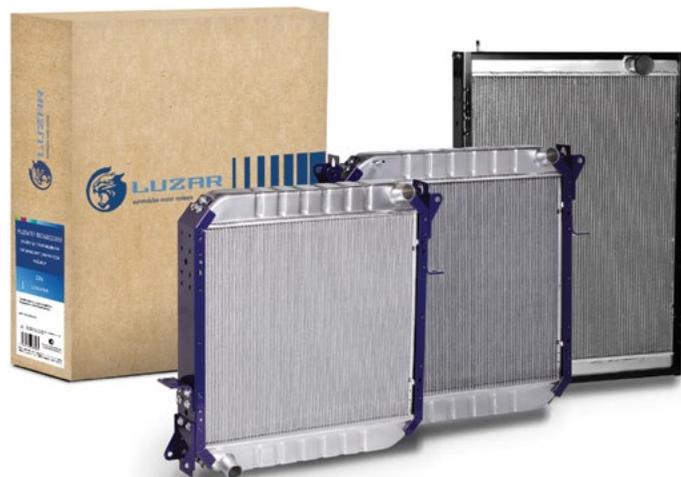
80% российского автопарка. Тот факт, что LUZAR не обеспечивает радиаторной продукцией весь российский автопарк (или хотя бы 90%), заставляет наших партнеров держать в прайс-листе продукцию других брендов. Таким образом, наш ассортимент не позволяет полностью удовлетворить всех потребителей, что является существенным маркетинговым недостатком продукции LUZAR.

Само собой, мы активно работаем над расширением ассортимента, и буквально в ближайших месяцах (то есть до конца 2017 года) предложение радиаторов LUZAR достигнет целевого уровня в 90% от всего автопарка России.

Конкуренция

Конечно, рынок не является чем-то «твердокаменным», раз и навсегда поделенным. Существует определенная «миграция» потребителей, и очевидно, что в век современных методов продаж она является очень динамичной. Вообще, рынок автозапчастей в последнее время чрезвычайно активно и постоянно изменяется, многие, казалось бы, «вековечные» бренды теряют позиции (или даже уходят с рынка), а никому не известные новички появляются и занимают определенную долю.

Тем не менее, если не ошибаться в ценовом позиционировании и непрерывно развивать ассортиментное предложение (о качестве





Радиа́торы с геликоидом (слева) и с трубками овального сечения — современные технологии, внедренные LUZAR

выпускаемой продукции говорить не будем — это само собой разумеется), то занимаемая рыночная доля сокращаться не будет.

Хочется сказать, что сильной стороной радиаторов LUZAR (можно даже сказать — уникальным преимуществом) является, в том числе, структура ассортимента — мы отлично знаем «локальный» рынок России и выпускаем ряд уникальных радиаторов, не имеющих аналогов на рынке.

Новые технологии

Основная технология, пришедшая в мир радиаторов, — это, конечно же, технология дорнования овальных трубок в рамках про-

изводства «сборных» радиаторов (так называемая технология Oval Tube). Она позволяет создавать теплообменники, которые превос-

ходят паяные радиаторы, сделанные по технологии «Ноколок», а также — что очень важно для нас как для производителя — расширять горизонты использования имеющегося у нас оборудования.

Также среди технологических ноу-хау, примененных в последнее время, нужно отметить изменение расположения охлаждающих трубок в двухрядных радиаторах на «шахматный» порядок, а также использование изогнутых на 180 градусов трубок в радиаторах отопителя с продольным ходом жидкости.



Ставка на премиум

Радиаторы LUZAR являются лидером по объему продаж в нескольких «модельных» сегментах авторынка: Россия (Lada, ГАЗ, УАЗ, КАМАЗ), Корея (GM/Daewoo, Kia/Hyundai, SSangYong), Renault, Fiat. Также у нас сильные позиции (то есть мы входим в топ-3 или топ-5) по направлениям Opel, Nissan, Toyota, Suzuki, Mazda. Как можно видеть, мы сильны не только в «азиатских» автомобилях!

Но очевидно, что «догоняющие» позиции у нас в направлении Mercedes, BMW, Volvo, Peugeot/Citroen. И мы это четко понимаем и работаем над этим недостатком. Как уже говорилось, до конца 2017 года радиаторы LUZAR достигнут показателя 90% от всего российского автопарка. Например, в планах производства уже стоят радиаторы для автомобилей Peugeot 206, 307 и 308, Citroen C4, Volvo XC70, XC90, S80, Mercedes C-Class W203 и W204, E-Class W210, W211 и W212 и многих других.

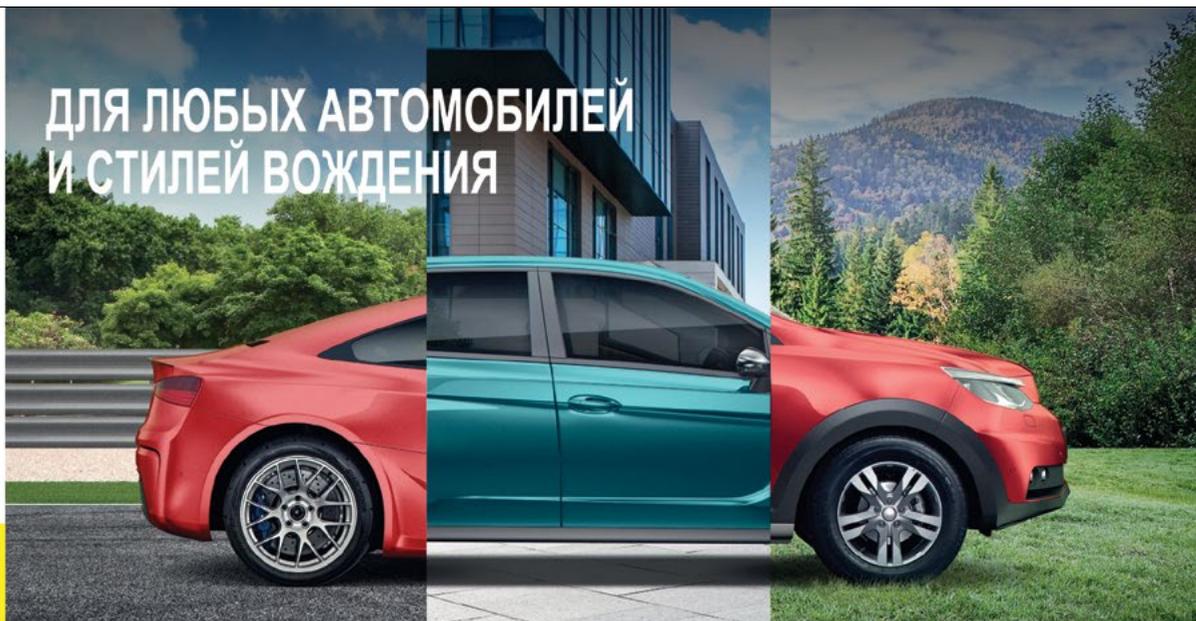


**НОВАЯ
УПАКОВКА**



**СВЕЧИ
ЗАЖИГАНИЯ**

**ДЛЯ ЛЮБЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И СТИЛЕЙ ВОЖДЕНИЯ**



Свечи зажигания EZ Yttrium — свечи для современного автомобиля: иномарок зарубежного и российского производства, а также для автомобилей отечественных брендов нового поколения. В 2017 году линейка свечей зажигания EZ Yttrium расширена пятью новыми типами: FR8SC+, FR8LCX+, FR8KC+, FLR8LDCU+, FR7KCX+.

Свечи зажигания EZ Standard — это оригинальные комплектующие на конвейерах российских производителей. Свечи EZ Standard предназначены, в первую очередь, для автомобилей отечественных брендов, а также для многих моделей иностранных автопроизводителей.

Более подробную информацию о применимости свечей зажигания EZ можно найти: на сайте www.ez-sparkplugs.com, в каталоге применимости свечей зажигания, а также на обороте упаковки свечей зажигания.

Качество. Надежность. Доступные Цены.

Компания AMD:

«Мы ушли от корейской специализации»»



Генеральный директор ООО «Автомедон-М»
А. Н. Прядкин

Как известно, автокомпоненты предлагают на рынке не только их производители, но и так называемые упаковщики. То есть бренды, которые по собственным критериям и под своим именем объединяют разных производителей, часто устанавливая более оптимальное соотношение «цена — качество». Одним из таких является компания AMD, наиболее известная в сегменте корейских запчастей.

❶ Каковы итоги вашей работы за 2017 год? Что на них повлияло?

— Текущие показатели соответствуют запланированному курсу компании. Бренд AMD уже восемь лет на рынке автозапчастей в России, и каждый год мы растем в среднем на 25%. Но этот год станет особенным: уже сейчас можно сказать, что наш рост превысит обычные значения и составит до 40%.

Такой результат мы связываем прежде всего с тремя факторами. Во-первых, мы сумели улучшить систему управления качеством с помощью внедрения его комплексной оценки, во-вторых, заметно расширить ассортимент за счет детального анализа парка автомобилей и запросов покупателей продукции нашего бренда, и в-третьих, наладить работу с крупнейшими дистрибьюторами российского рынка — компаниями «Берг», «Армтек», «ЕвроАвто» и многими другими. Теперь мы с уверенностью можем сказать, что бренд AMD представлен во всех ведущих оптовых компаниях России.

Итогом проведенной работы стало признание бренда AMD лучшим брендом корейских автозапчастей 2017 года, что было отмечено премией МАК-2017.

❷ В нынешних непростых условиях стало сложнее взаимодействовать с конкурентами?

— По нашим ощущениям, все сильнее испытывают накал конкурентной борьбы небольшие бренды. От них клиенты все чаще уходят к крупным и проверенным

игрокам, в том числе и к нам. Это вполне логично, ведь за счет большего масштаба удается пристальнее следить за качеством, устанавливать более низкие цены, работая напрямую с ведущими производителями, а также открывать новые товарные группы.

Мы, например, значительно расширяем каталог продукции, уходя от имиджа поставщика исключительно корейской продукции. Сегодня у нас появился большой ассортимент автозапчастей на автомобили немецкого, французского и японского производства.

❸ Что инновационного предлагает ваша компания в сегменте систем охлаждения?

— Если говорить о далеком будущем, то со временем системы охлаждения в автомобиле попросту не будет: ДВС рано или поздно заменит электромотор, которому охлаждение не требуется. Если же говорить о дне сегодняшнем, то мы сконцентрированы на комплексных решениях для системы охлаждения — это предложение комплекта ГРМ, в который сразу входят и водяная помпа, и ролики, и ремни для каждого конкретного автомобиля.

Данный подход является инновацией для рынка автозапчастей в России и уже высоко оценен на рынке. С его помощью удается лучше отслеживать качество конечного продукта, упростить подбор деталей и их хранение, что в итоге снижает цену при сохранении качества.



Hella и Denso отчитались о предварительных итогах года в сегменте радиаторов

Ситуация на рынке для этих двух брендов видится позитивной: рынок автокомпонентов продолжает активно развиваться, о чем говорят постоянно растущие продажи игроков этого бизнеса. Hella и Denso — очевидное тому подтверждение.

Немецкий бренд оценивает свои позиции особенно оптимистично: «Для нас этот год был более успешным, чем 2016-й. Мы серьезно выросли в абсолютном и относительном выражении, что связано с добавлением более чем 500 артикулов радиаторов на различные автомобили. Помимо развития ассортимента, на ситуацию повлияли и новая система наглядного информирования клиентов, и регулярное проведение общих и индивидуальных семинаров по продукции. Кроме того, делает свое дело сформированный имидж компании как заводского поставщика, что обеспечивает устойчивый спрос на нашу продукцию», — рассказал коммерческий директор ООО «Хелла» Денис Ракчев.

Японская компания, которая, кстати, сильна и в европейских артикулах, традиционно более сдержанна в оценках, хотя также подтверждает положительную динамику на рынке. Особенность заключается в том, что Denso ведет статистику не только по российскому, но еще и по японскому финансовому календарю, по которому до окончания года остается пять месяцев. «На данный момент наша компания показывает рост к аналогичному периоду прошлого года, а на результат существенно влияет усердная работа нашей команды в сфере клиентского сервиса и маркетинга», — отме-



*Менеджер по продукту Denso
Виталий Гисич*



*Коммерческий директор ООО «Хелла»
Денис Ракчев*

тил менеджер по продукту Denso Виталий Гисич.

Что касается конкуренции на рынке термоменеджмента, и радиаторного направления в частности, то оба бренда оценивают ее как очень сильную. Притом рынок в целом в данном сегменте уже сформирован, поэтому в компании Denso считают, что борьба сейчас может вестись только за распределение долей.

О том, как именно вести эту борьбу, в Hella отвечают однозначно — быть максимально активным: «Задача — четко отслеживать меняющийся спрос, потребности клиентов, постоянно работать над улучшением сервиса и логистики, а также расширять ассортимент и сохранять высокий уровень качества продукции», — описывает план действий представитель немецкого бренда.

А вот что касается будущего развития, то тут направления двух брендов различаются. Японская компания ратует за совершенствование имеющихся систем и внедрение в них новых технологий. В частности, Denso уже сейчас имеет порядка 32 артикулов конденсоров со встроенным ресивер-осушителем, у которых есть так называемая система «суперохлаждения» и эффективность которых на 30% выше, чем стандартных.

Немцы же идут по пути современных автомобильных трендов, делая ставку на развитие электрического и гибридного транспорта: «Наша компания поддерживает технологии будущего, а потому уже сегодня предлагает отдельный радиатор охлаждения для батарей на гибридах или электротранспорте, а также электрический компрессор охлаждения. Их совместная работа обеспечивает необходимые для таких авто температурные режимы», — подытожил Денис Ракчев.





Роман Зубко

В начале октября компания Rolls-Royce провела в России серию презентаций нового флагмана своего модельного ряда — седана Phantom VIII. О том, какие надежды возлагают британцы на новый «Фантом», в каких регионах России лучше всего продаются автомобили знаменитой марки и когда на рынок выйдет новый Cullinan, «Движку» рассказал руководитель по коммуникациям Rolls-Royce Motor Cars в Восточной Европе и странах СНГ Франк Тиманн.

❖ Г-н Тиманн, каковы результаты продаж Rolls-Royce в России по итогам девяти месяцев нынешнего года и удовлетворено ли ими руководство компании?

— Политика нашей компании такова, что мы не раскрываем точные результаты по объемам продаж на том или ином рынке. Однако я могу сказать, что 2017 год станет еще одним

Франк Тиманн, Rolls-Royce: «В России „Роллс-Ройс“ есть даже на Сахалине!»



сильным годом для Rolls-Royce Motor Cars. Напомню, что в 2016-м мы показали второй результат по продажам за всю свою историю в России, и это был третий год подряд, когда мы продали на рынке РФ более ста машин.

Мы рассчитываем, что нынешний год также станет успешным, но какого-либо рекорда по объемам продаж не ожидаем, поскольку Phantom в этом году здесь был недоступен, а Россия — один из крупных рынков сбыта для этой модели. В то же время в РФ по-прежнему стабилен спрос на модели Ghost, Wraith и Dawn, что и поддержало наши продажи на высоком уровне.

22 В таком случае достигли ли вы поставленных целей на российском рынке?

— Развитие нашего бизнеса в России идет в соответствии с планами.

23 Как повлиял на продажи Rolls-Royce в России кризис 2014–2015 годов и как вы считаете, являются ли наблюдаемые сейчас признаки восстановления российского рынка долгосрочной тенденцией?

— За последние 10 лет мы уже пережили весьма серьезный кризис 2008–2009 годов. В предыдущие три года мы, конечно, также столкнулись со значительными вызовами. Вместе с тем мы увидели, что Rolls-Royce был не сильно подвержен влиянию подобных явлений. Многие из наших клиентов уверены, что эпоха неуверенности и нестабильности в экономике — это то время, когда нужно инвестировать во что-то, что они смогут сохранить на протяжении пяти, десяти или даже двадцати лет.

Конечно, нельзя сказать, что наши покупатели совсем не восприимчивы к кризисным явлениям в экономике, но у них есть определенный «буфер» для трудных лет. Поэтому мы не наблюдаем резких спадов продаж даже в кризисы. И это лишь подчеркивает, что Rolls-Royce — производитель не столько автомобилей, сколько предметов роскоши. Кто-то



использует эти автомобили для ежедневных поездок, но есть и те, кто делает их частью своей коллекции.

24 В каких регионах России, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга, вы фиксируете наибольший спрос на автомобили Rolls-Royce?

— Как вы правильно заметили, на Москву и Санкт-Петербург приходится основная часть наших российских продаж. Но в последние пять-шесть лет мы отмечаем рост спроса на автомобили Rolls-Royce и в российских регионах. Наиболее значителен он в таких городах, как Екатеринбург, Сочи, Краснодар, Тюмень. Кроме того, несколько автомобилей мы отправили даже на Сахалин, так что продажи Rolls-Royce охватывают уже всю Россию!

25 Не ожидал услышать про Сахалин!..

— Да, это интересная история! Первый наш клиент из числа местных жителей приобрел Rolls-Royce Ghost, причем покупал он его в Москве, поскольку у него есть бизнес в столице, а на Сахалин доставлял железной дорогой — по Транссибирской магистрали. Когда приходит время очередного планового ТО, к нему из Москвы отправляется техник со специальным мобиль-

ным набором инструментов. Он прилетает в ближайший аэропорт, а потом добирается до клиента наземным транспортом. Путь туда и обратно занимает три дня. Для нас это часть индивидуального соглашения с клиентом и нормальная практика обслуживания тех покупателей, кто живет далеко от ближайшего сервисного центра. В данном случае, конечно, проще было бы организовать обслуживание машины из Токио, чем из Москвы, но нам было важно не просто оказаться в «шаговой доступности» от клиента, но и продемонстрировать, что мы даже в нестандартной ситуации можем его услышать, понять его запросы и найти решение.

26 Насколько значителен интерес потенциальных покупателей к модели Phantom нового поколения?

— Новый Phantom, поскольку это флагман модельного ряда, очень важен для Rolls-Royce. Поэтому нам необходимо заинтересовать свою аудиторию как можно раньше. Еще в апреле в Лондоне прошел целый ряд закрытых мероприятий, куда мы приглашали своих клиентов, в частности из России, чтобы они увидели новый Phantom раньше, чем он будет представлен широкой публике. Обратная связь, которую мы получили, была очень и очень позитивной.

Официально мы представили Phantom VIII в июле, а затем автомобиль отправился в своего рода турне по наиболее крупным городам, где представлены наши дилерские центры. В Москве и Санкт-Петербурге мы уже провели ряд индивидуальных презентаций новинки для клиентов, и отзывы оказались просто феноменальными! Как, собственно, мы и ожидали. Мы собрали довольно солидный портфель заказов, многие из клиентов уже внесли предоплату за автомобиль. Так что старт нового Phantom оказался весьма многообещающим.

27 Можете ли вы назвать дату выхода на рынок принципиально нового для Rolls-Royce автомобиля? Я имею в виду первый в истории компании кроссовер...

— Прежде всего стоит отметить, что мы не называем этот автомобиль кроссовером, поскольку Rolls-Royce — не производитель спорткаров и не производитель утилитарных машин. Модель, создаваемая в рамках «проекта Cullinan», будет представлять собой «приподнятый» полноприводный автомобиль, который станет универсальным и сможет использоваться на любых типах покрытия. У него будет принципиально новый для Rolls-Royce тип кузова, но построен он на той же пространственной алюминиевой раме, что и новый Phantom. Первая информация о том, как будет выглядеть новый Cullinan, станет доступной в 2018 году.





Илья Огородников

Чаще всего автовладельцы, выбирая новые запчасти для своих автомобилей, ориентируются на стоимость или, скорее, соотношение авторитета бренда и цены его продукции. По последнему показателю в приоритете чаще всего оказываются крупные производители. Однако сегодня выбор значительно шире: на рынке активно продвигаются компании, которые сами компоненты не производят, но предлагают под своим именем изделия лучших поставщиков по выгодной цене. Одной из таких компаний является Japanparts Group. О том, как бренду удастся укрепить свои позиции на мировом и российском рынке, журналу «Движок» рассказал глава компании Алессандро Пицца.

❗ В этом году вы приняли участие в MIMS 2017. Что вы представляли и оправдались ли ваши ожидания от встреч с партнерами?

— На выставке MIMS 2017 мы представили все нововведения Japanparts Group — обновленный фирменный стиль и рекламный образ. Новый формат связывает воедино три наши торговые марки: Japanparts, Ashika и Japko, которые образуют единую группу, зарекомендовавшую себя как сильный и конкурентоспособный участник рынка.

Japanparts Group о работе в России: «Мы выросли на треть только за последний год»

Новый стиль — идеальное выражение духа бренда, который разрабатывает свою продукцию согласно японским стандартам качества, предлагая полный ассортимент запчастей для азиатских, европейских и американских автомобилей.

Группа компаний Japanparts Group представила все новинки ассортимента на новом стенде. Конструкция стенда, его дизайн и структура были полностью обновлены в соответствии с новой стратегией компании — в целях консолидации корпоративной идентичности, в стремлении продемонстрировать наш 30-летний опыт.

Мы также представили новый веб-сайт группы www.japanpartsgroup.com, объединяющий три торговые марки. Раздел новостей и пресс-релизов позволяет пользователям постоянно быть в курсе всех изменений и развития группы Japanparts, всех выставок и мероприятий, включая технические тренинги и визиты клиентов в главный офис компании.

❗ Насколько эффективным вам кажется выставочный формат? Какую отдачу вы получаете? Для вас это больше имиджевая часть или здесь вы находите новых партнеров?

— Выставка — это одно из самых значимых событий, важное место контактов Japanparts Group

JAPANPARTS GROUP

Japanparts ashika Japko



с целевой аудиторией. Участие в выставках позволяет лично пообщаться с людьми, интересующимися нашей продукцией, познакомиться с партнерами для расширения бизнеса. Ну и конечно, имиджевую составляющую никто не отменял. Вся наша деятельность на выставке, начиная с постройки стенда, является инструментом для такой работы. А самое главное, это возможность встреч с партнерами, с которыми мы работаем уже много лет.

22 Мы знаем, что у международной группы Japanparts сезон 2016/17 оказался очень удачным в финансовом плане. Какова ситуация в российском подразделении?

— В 2014–2016 годах Japanparts Group показала двузначный рост оборота за рубежом, подтвердив таким образом положительный тренд предыдущих лет, который вывел нас на топовые позиции в сегменте aftermarket. Общий рост оборота за пять лет составил более 70%. И на российском рынке в этой части еще есть место для стабильного роста: наши показатели увеличились на 33% по сравнению с прошлым годом.

23 Какую долю российские продажи занимают в общем объеме? Насколько перспективно российское направление?

— Российский рынок — это высококонкурентный рынок, зачастую страдающий от макроэкономических потрясений, которые влияют на импорт товаров из ЕС. В то же самое время это и растущий рынок, генерирующий большие объемы товарооборота, один из наиболее развитых на континенте. За последние несколько лет компания Japanparts Group осуществила ряд масштабных инвестиционных проектов для расширения доли рынка в РФ, что привело к успешному результату и росту оборота на 30–40% в год на протяжении прошедших четырех лет.

Для тех, кто пытается войти на российский рынок сегодня, путь окажется более сложным: площадки уже заполнены всеми возможными предложениями, в том числе и из стран Азии.

24 Какие товарные группы играют решающую роль в обороте на мировом и российском рынке по вашей группе компаний?

— Элементы тормозной системы исторически были наиболее популярными продуктами Japanparts Group, но в последние годы компания сделала значительные инвестиции в разработку амортизаторов, и они быстро стали активно продаваемой частью общего ассортимента. По этой причине компания даже расширила складские площади, добавив 13 тыс. кв. метров только для хранения амортизаторов. На складе в Вероне (Италия) находятся 1600 артикулов амортизаторов, что гарантирует быструю доставку всего ассортимента, в том числе в другие страны, где у группы есть представительства.



Приоритет отдается постоянному расширению ассортимента, разрабатываются позиции для новых моделей автомобилей. Только за последние два месяца мы добавили 300 новых артикулов, таким образом, покрытие модельного ряда, представленного в Европе, достигло 95%.

Несмотря на то что Japanparts Group исторически специализируется именно на азиатских автомобилях, ассортимент амортизаторов покрывает европейские и американские модели: VAG Group (Volkswagen Audi), FCA Group (Fiat Chrysler Automobiles), Renault Group (Renault-Nissan-Dacia), PSA Group (Peugeot Citroën), BMW, GM, Mercedes, Subaru, Toyota и Volvo.

Недавно были добавлены позиции для Cadillac, Hummer, Land Rover, Smart, Piaggio и DR.

25 Каков ваш план развития на ближайшую перспективу? Вывод новых брендов? Товарных групп? Увеличение числа дистрибьюторов?

— Мы следуем прозрачной дистрибуционной стратегии роста, увеличивающей нашу долю на рынке и помогающую нашим партнерам расширять их бизнес. Краеугольным камнем нашей стратегии является постоянная экспансия и улучшение действующей бизнес-модели.

Мы продолжаем делать то, что умеем лучше всего, пытаемся делать это все более эффективно. Мы достигаем результатов путем роста на уже существующих рынках за счет расширения товарооборота

26 Насколько просто работать на российском рынке? В чем вы видите основные проблемы работы в России? Что бы вам хотелось изменить?

— Скрывать нечего, работать в России непросто. Компании развиваются очень динамично, и все быстро меняется — это хорошо, когда все складывается в нужном направлении, но зачастую такими ситуациями сложно управлять. Существуют очень крупные игроки, перерабатывающие большие объемы и следующие за быстрым волатильным рынком, и их решения зачастую влияют на нашу стратегию.

Ну и конечно, мешает частая смена таможенного законодательства в сфере импорта, изменяющиеся правила, которые касаются сборов и запретов на импорт некоторой продукции, произведенной в конкретных странах.

27 Насколько сильна конкуренция? Какие ваши основные преимущества перед соперниками?

— Сила Japanparts кроется в гибкости, высокой скорости адаптации к быстро меняющемуся глобальному рынку, постоянном увеличении складских запасов и ограничении затрат. Наша основная цель на ближайшее будущее состоит в улучшении этих показателей.

В дополнение к этому, нашими отличительными чертами всегда были скорость реакции и мастерство соответствия запросам быстро меняющегося мирового рынка. Во всех областях нашей деятельности у нас есть наработки, ноу-хау и мотивация для достижения успеха даже в самых сложных обстоятельствах.

В 2018 году для укрепления нашего положения мы открываем новый логистический центр площадью 53 тыс. кв. метров, созданный с учетом новейших логистических технологий. Также мы расширяем наш ассортимент за счет включения все большего количества запчастей для европейских автомобилей.



с существующими дистрибьюторами и за счет развития новых глобальных направлений.

Мы ведем работу над дальнейшим расширением ассортимента, чтобы еще более соответствовать требованиям наших дистрибьюторов, а также следим за рынком, чтобы ценовое предложение оставалось конкурентоспособным.

В следующем году мы планируем расширить поддержку нашего бренда в России, и заниматься этим будет специально выделенный персонал. Для обеспечения долгосрочного успеха наших бизнес-партнеров мы постоянно разрабатываем новые решения, увеличивающие конкурентную привлекательность продукции Japanparts Group.

Российское представительство компании «Хавейл» провело в Санкт-Петербурге премьеру нового кроссовера H6 Coupe и обновленного внедорожника H9.

Презентация новых моделей состоялась в открытом на днях новом дилерском центре марки в Северной столице — «Хавейл Лахта» на Лахтинском проспекте, 10. Это уже второй автосалон марки в Санкт-Петербурге и двенадцатый в России.

На большую премьеру приехал весь руководящий состав российского представительства Haval, включая генерального директора Коу Сяюгуана и его заместителя Михаила Роткина, который два года назад поделился с журналом «Движок» амбициозными планами компании. Теперь можно подвести промежуточный итог работы и выяснить, чего удалось достичь.

В первую очередь развеялись сомнения скептиков, которые прочили марке Haval судьбу бренда Lixhgen, который, проведя агрессивный запуск на нашем рынке, продержался около года, свернув в итоге свою деятельность в России.

Haval же третий год отчитывается о стабильном росте. Только за 9 месяцев 2017 года марке удалось реализовать более 1300 своих автомобилей. «И это фактически результат шести дилерских центров. Вторая половина шоу-румов недавно открылась и еще не вышла на запланированные мощности. Так что у нас очень хороший потенциал, — уточняет Михаил Роткин. — Кроме того, в следующем году мы завершим строительство завода в Тульской области, а с 2019 года начнем производство, что поможет нам в конкурентной борьбе».

Собирать в России планируют весь основной модельный ряд,

Haval в России: двенадцатый центр и две новые модели



представленный сегодня в нашей стране. Помимо этого, есть вероятность появления у нас и кроссовера H7, а вот вопрос о привозе

компактной модели H1 пока не обсуждается.

Сейчас же Haval расширяет модельный ряд за счет нового

кроссовера H6 Coupe, который сами представители марки называют кросс-купе, хотя ни трехдверной версии, ни дверей без рамок в арсенале автомобиля нет.

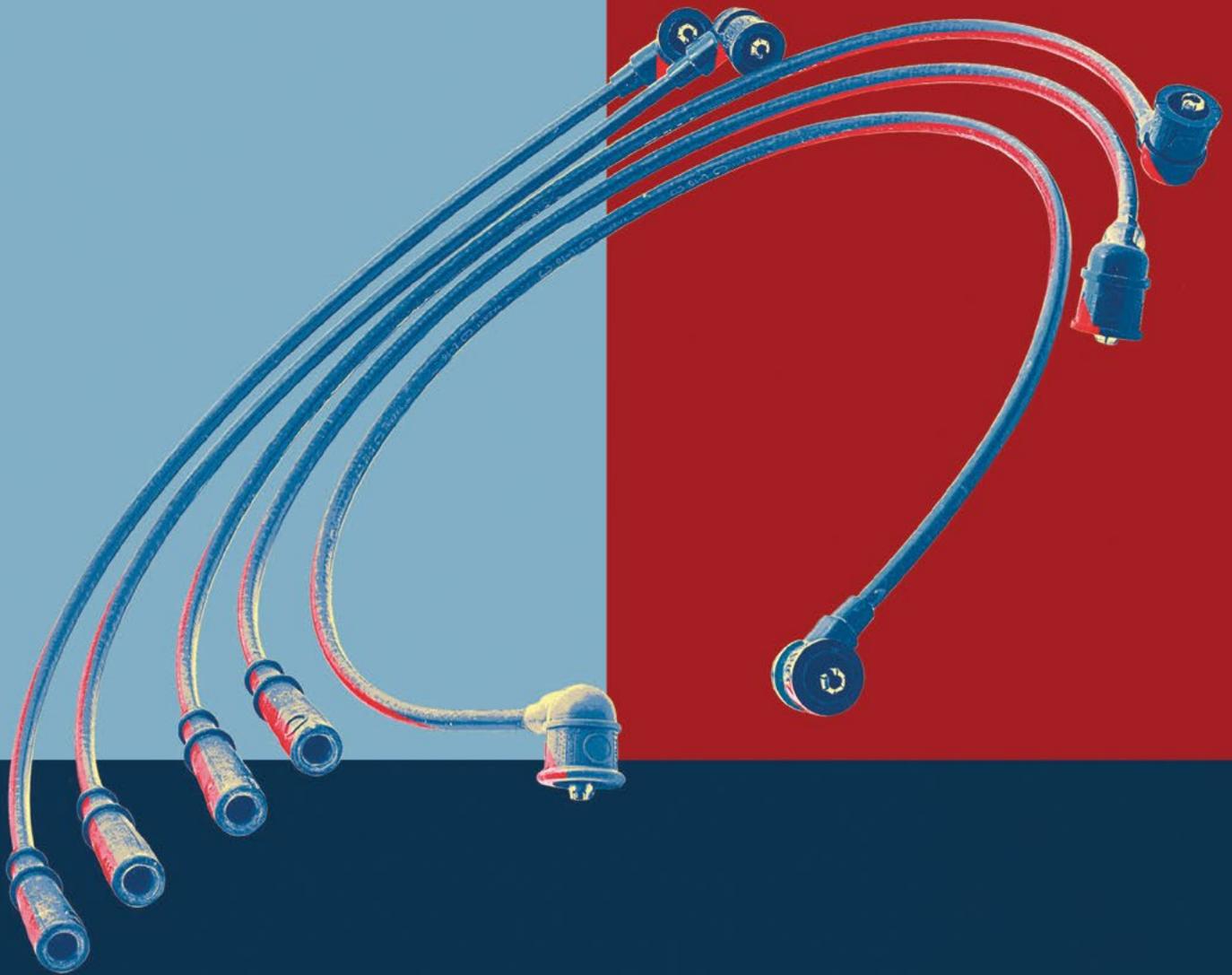
Стилистически и в имиджевом плане машина представляет собой эдакий «бюджетный» аналог Range Rover Evoque, который должен подстегнуть к покупке молодежную аудиторию, тем более что «в базе» кроссовер оснащается мощным двигателем. Стартовая цена нового Haval H6 Coupe в России — 1 499 900 рублей.

Вторая премьера — полноприводный рамный внедорожник Haval H9, который в результате рестайлинга получил дизельный двигатель объемом 2,0 литра с системой питания CommonRail и 2-ступенчатый турбонаддувом, а также блокировку заднего межколесного дифференциала Eaton. Внедорожник с бензиновым мотором стоит у нас 2 369 900 рублей, автомобиль с турбодизелем оценен в 2 489 900 рублей.

Что же касается позиционирования на российском рынке, то представители марки Haval делают акцент на двух основных аспектах, уводя свои модели от шлейфа предвзятого отношения к китайским автомобилям.

«Во-первых, это использование комплектующих мировых брендов, тех же, что применяются в моделях ведущих автопроизводителей. Во-вторых, Haval всегда предлагает больше в расчете на потраченный рубль. Это более оснащенные комплектации, более мощные двигатели или большие габариты, если сравнивать с европейскими, корейскими или японскими конкурентами», — завершил презентацию г-н Роткин.





YES WE HAVE

Более 300 видов комплектов проводов зажигания • 81% покрытие автомобильного парка •
Провода зажигания для азиатских, американских и европейских автомобилей

www.japanpartsgroup.com



30.000 артикулов • 140 товарных линеек

JAPANPARTS GROUP

Japanparts ashika JapKo

BMW X2 получил российский ценник



Компания BMW объявила рублевые цены на новый компактный кроссовер X2. Автомобиль будет стоить у нас более 2,2 млн рублей.

Стартовая цена нового BMW X2 в России составит 2 250 000 рублей. За эту сумму покупателям предложат переднеприводный бензиновый кроссовер в версии sDrive20i в комплектации Base.

Всего для нашего рынка предусмотрено две модификации X2 — sDrive20i и xDrive20d — и четыре линии отделки: Base, Advantage, M Sport и M Sport X. В течение 2018 года до России «доедут» еще четыре модификации «Икс-второго».

Дизельный BMW X2 xDrive20d стоит в нашей стране от 2 500 000 рублей, за топовый X2 xDrive20d в исполнениях M Sport и M Sport X придется выложить 2 956 300 рублей.

Интерьер нового X2 в «стандарте» отделан сетчатой антрацитовую тканью, в качестве опций доступны гоночный тканевый «Race Антрацит» с контрастной строчкой, а также четыре варианта кожи Dakota с контрастной строчкой и частичной перфорацией, в том числе в новом цвете «Красная магма» ■

Универсал Lada Vesta поступил в продажу

В салонах российских дилеров АвтоВАЗа появились универсал Lada Vesta SW и его «внедорожная» версия Vesta SW Cross.

В октябре–ноябре в дилерских центрах Lada в городах России состо-

ятся отдельные презентации автомобилей, которые пройдут в выходные дни и будут совмещены с тест-драйвами и развлекательной программой.

К заказу доступны 24 варианта комплектации автомобилей. Стартовая цена Lada Vesta SW — 639 900 рублей за машину в комплектации Comfort с бензиновым мотором объемом 1,6 литра, 106 л.с., и механической коробкой передач.

Цены на Lada Vesta SW Cross стартуют с отметки в 755 900 рублей за автомобиль в версии Luxe с тем же бензиновым двигателем и МКП. Также доступен силовой агрегат объемом 1,8 литра мощностью 122 л.с. с роботизированной трансмиссией.

В базовую комплектацию автомобилей входят кондиционер, трехуровневый обогрев передних сидений, ESC, противобуксовочная система, система помощи при старте на подъеме, парктроник и аудиосистема с управлением на руле, USB и Bluetooth ■



Новый Volvo XC60 оценен в рублях

Компания Volvo Cars объявила российские цены на кроссовер XC60 нового поколения. Автомобиль будет стоить в нашей стране без малого 3 млн рублей.

Стартовая цена нового XC60 составит 2 995 000 рублей. За эту сумму можно будет купить автомобиль в базовой версии с дизелем D4 семейства Drive-E мощностью 190 л.с. В российскую гамму двигателей для нового XC60 войдут также дизель D5 (235 л.с.) и пара бензиновых моторов того же семейства: T5 (254 л.с.) и T6 (320 л.с.). Все продаваемые в РФ модели будут исключительно полноприводными.

Прием заказов на все версии нового XC60 в России начнется в ноябре. В салонах дилеров первые автомобили появятся в I квартале 2018 года. На данный момент к заказу уже доступны кроссоверы XC60 в спецверсии First Edition.

В России в «первую серию» войдут всего 150 машин, которые прибыли к дилерам 20 октября. В Volvo Cars Russia предполагают, что эта партия будет распродана в течение месяца. Стоимость нового Volvo XC60 в исполнении First Edition в России составит около 4 млн рублей ■



официальный спонсор рубрики

СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the
App Store



Новый Kia Rio получит «внедорожную» версию



В течение ноября на российском рынке начнутся продажи новой «внедорожной» версии модели Kia Rio — хэтчбека Rio X-Line.

Автомобиль создан на основе соплатформенного седана Rio и разработан специально для российского рынка. Кросс-хэтч получил рейлинги на крыше, декоративные накладки на переднем и заднем бамперах, расширители колесных арок, дополнительные защищающие от грязи и царапин, а также черные боковые молдинги.

Решетка радиатора на Rio X-Line отделана хромом и «черным глянцем». Дизайн 16-дюймовых легкосплавных дисков разработан специально для новинки. Дорожный просвет на версии X-Line увеличен до 170 мм. В под-

веске изменены настройки — с акцентом на более высокую, чем у седана, энергоемкость.

Гамму двигателей для Rio X-Line составят те же моторы, что приводят в движение Rio-седан. Оба — бензиновые: 1.4 Gamma, 100 л.с., и 1.6 Gamma, 123 л.с.; оба агрегируются с 6-ступенчатыми «механикой» и «автоматом».

Диапазон цен на новый X-Line — от 774 900 до 1 024 900 рублей. С 16 октября текущего года новый Kia Rio X-Line встал на конвейер петербургского завода Hyundai-Kia ■

редактор рубрики
Роман Зубко



Audi представила новый A7 Sportback

В дизайн-центре компании Audi в Ингольштадте состоялась мировая премьера лифтбека A7 Sportback нового поколения.

Вопреки охватившей автомобильный мир тотальной «акселерации» новый A7 Sportback стал короче и уже модели прежнего поколения.

При этом колесная база автомобиля удлинилась на 12 мм и составляет теперь 2,92 метра, за счет чего не только увеличился запас пространства в салоне, но и укоротились свесы кузова.

В основе нового A7 Sportback — платформа MLB Evo. Ее применение позволило полностью обновить подвеску модели, а покупателям отныне доступны четыре ее варианта.

В «стандарте» новый A7 оснащается стальными пружинами, в спортивной версии подвеска той же конструкции занижена на 10 мм. К более «продвинутым» вариантам относятся адаптивная пневматическая подвеска с функций автоматического поддержания дорожного просвета и подвеска с электронным управлением жесткостью амортизаторов.

На первых порах новый лифтбек от Audi будет доступен в единственной версии: Audi A7 55 TFSI с мотором 3.0 V6 мощностью 340 л.с. Двигатель агрегируется с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач S tronic и полноприводной трансмиссией quattro с технологией ultra, отключающей привод на задние колеса в обычных условиях.

Производство нового Audi A7 Sportback будет развернуто на заводе компании в Неккарзульме. У себя на родине, в Германии, автомобиль станет доступен в конце февраля 2018 года. Дата начала российских продаж официально пока не сообщается ■



Toyota «оценила» новый Land Cruiser Prado

В салонах российских дилеров Toyota появился внедорожник Land Cruiser Prado нового поколения по цене от 2,2 млн рублей.

Стартовая цена нового Prado в России составляет 2 199 000 рублей, сообщает пресс-служба «Тойота Мотор». За эту сумму можно купить внедорожник с бензиновым двигателем объемом 2,7 литра мощностью 161 л.с. и механической коробкой передач. Такой же автомобиль с «автоматом» стоит от 2 596 000 рублей.

Цены на дизельный Land Cruiser Prado с мотором 2,8 литра серии GD (Global Diesel) мощностью 177 л.с. начинаются с отметки в 2 853 000 рублей. На вершине российской гаммы окажется бензиновая версия с двигателем 4.0 V6, развивающим 249 л.с. Новый Prado V6 стоит в нашей стране от 3 205 000 рублей.

Напомним, что цена нынешнего Land Cruiser Prado в РФ составляет от 1 997 000 до 3 913 000 рублей.

Как заявляют в «Тойота Мотор», LC Prado New будет доступен в шести комплектациях и получит оборудование, которое ранее было недоступно покупателям этой модели. Более того, новые опции приблизят внедорожник к его «старшему брату» LC 200 ■

ШРУСы NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com

Skoda Rapid FL



Илья Огородников

Помните, на заводе Skoda в Млада-Болеславе многие отметили, что по конвейеру идут на сборку автомобили всех цветов радуги, в отличие от нашего производства в Калуге, где их красят в основном в темные или серебристые оттенки, — нашему покупателю такие привычнее. Судя по всему, чехи решили сломать российские стереотипы, представив отечественным автолюбителям всю европейскую палитру цветов, а заодно напигиовав свой бестселлер Rapid полным набором опций. В общем, встречаем обновленную версию самой недорогой Skoda.

Собственно, руководители российского представительства чешской марки одни из первых заявили, что как таковых «бюджетных» моделей, подразумевающих некую ущербность и специально созданных для небогатых развивающихся рынков, в их гамме никогда не было. Rapid — это полноценная европейская машина своего сегмента, отвечающая всем стандартам марки и конкурента Volkswagen и модифицируемая в ногу со временем.

Именно поэтому при рассмотрении прямых конкурентов Skoda никогда не включает в их

список отечественную Lada Vesta: «Думаю, можно прямо сказать, что сегмент „до 650 тысяч рублей“ в России отдан моделям АвтоВАЗа. Мы же играем в более дорогом диапазоне — как по цене, так и по уровню», — небезосновательно заявляют представители Skoda. Признаться, покупатели с ними и не спорят, воспринимая и Rapid, и его корейских конкурентов следующим шагом после Lada.

Конечно, когда смотришь на десяток новеньких нарядных разноцветных «Рапидов», залитых

ярким теплым солнцем, цена — последнее, о чем хочется думать. Даже трудно представить, что можно выбрать черную или серую машину, когда настроение буквально заряжается позитивом при виде желтого, оранжевого, ярко-зеленого, насыщенно-красного или небесно-голубого оттенка.

Принципиальных внешних изменений с машиной не произошло: габариты и основные внешние параметры остались прежними. Не забываем, что Rapid и без того является одним из крупнейших представителей класса и обладателем уникального в сегменте кузова — лифтбека. Так что в версии FL модели просто добавили статуса: появились новые, более

выразительные черты решетки радиатора и, конечно, обновленные фары, получившие светодиодную подводу и, главное, биксеноновый свет (!).

Интерьер на первый взгляд тот же, что и был, что близко к истине. Исправлять — то в эргономичной, просторной и продуманной до мелочей машине особо и нечего. Только если менять качественный, но жесткий пластик на благородный мягкий. Но это заметно скажется на цене, так что основной упор в обновленной версии чехи сделали на уют и комфорт. То есть на расширение опционального состава и улучшение уже имеющегося дооборудования.

Rapid отныне умеет самостоятельно включать дворники и переключать свет с ближнего на дальний и обратно, а противотуманки научили подсвечивать повороты. Чуть больше стали экраны мультимедийных систем, а сами они еще крепче «подружились» со смартфонами, получив функции CarPlay и Android Auto.

Задний диван теперь с подогревом, а пассажиры — с отдельными USB-портами. Правда, тут же обнаружился удивительный промах шкотовских интерьерщиков — заказать и то и другое одновременно нельзя: места, предназначенные для кнопок и портов, совпадают.

Завершают картину рестайлинга обновленные дефлекторы обдува, подлокотники и щиток приборов.

Технически в Skoda Rapid FL ничего не поменялось. Как и раньше, автомобиль оснащается бензиновым атмосферным двигателем 1.6 в двух вариантах форсировки (90 и 110 л.с.) и турбомотором 1.4 TSI (125 л.с.) в паре с трансмиссией DSG. Последняя агрегатная пара в силу стоимости большой популярности не пользуется, однако именно с ней машина наполняется абсолютной гармонией, поскольку, не устаем повторять, несмотря на все его утилитарно-семейное предназначение, Rapid — один из самых драйверских автомобилей не толь-



официальный спонсор рубрики

СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

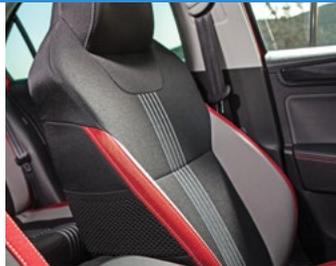
SNR®

Available on the
App Store





Как и прежде, в Skoda Rapid два вида передних кресел. Хороши и обычные, но ковшеобразные спортивные, которые идут за доплату в опциональном пакете или штатно в версии Monte Carlo, мы рекомендуем выбирать при малейшей возможности



ко в своем, но и в более «старших» классах.

Собственно, очередной тест — как по скоростным магистралям, так и по закрученным «областным» дорожкам материковой Греции — в очередной раз это подтвердил. Прекрасное взаимопонимание с автомобилем в любой ситуации обеспечивает полный контроль над его поведением.

С другой стороны, отсутствие технических изменений дает понять, что некоторые недостатки в машине все же сохранились. В первую очередь речь идет о до-

вольно упругом ходе «Рапида», который усугубляется при выборе дисков большого диаметра. Благо для российского рынка размерность покрышек увеличена, что отчасти компенсирует заметные потряхивания при проезде ухабов. Еще один нюанс — средний уровень шумоизоляции, который, опять же, можно частично нивелировать, выбрав более дорогие и тихие покрышки.

Каков итог?

Выводов можно сделать ровно два — и оба, в общем-то,



очевидные. Рестайлинг модели — это не революция, так что все изменения и без того талантливой машины ожидаемы: перестановка в «младшие» модели от «старших» знаковых опций, повышающих комфорт. Разве что внешность можно было сделать чуть более выразительной, чтобы покупатели новинки чувствовали себя в большем выигрыше на фоне дореформенной модели.

Второе заключение касается уже общей стратегии развития — как всего класса, так и компании Skoda в частности. О таком слове, как «бюджетник», которым активно пользовались почти все прошлое десятилетие, можно начинать забывать. По крайней мере никого из существующих иностранных представителей класса В+ к нему точно не отнести, и уж

Стоимость протестированного автомобиля
Skoda Rapid FL 1.4 TSI
1 134 700 ₺

тем более «Рапид» с его турбомотором, биксеноновыми фарами, спорткреслами и современной мультимедийной станцией.

Так что представители компании Skoda в своих тезисах абсолютно правы, говоря о том, что российский авторынок постепенно возвращается к ситуации начала — середины 2000-х годов. Сегодня, если покупатель ограничен в средствах, путь его лежит исключительно к дилерам АвтоВАЗа. В любом другом случае придется тратить куда большие деньги, правда, и взамен получая автомобиль совсем другого уровня.



Характеристики Skoda Rapid FL 1.4 TSI

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4483x1706x1461
Снаряженная масса, кг	1227
Объем багажника, л	530
Клиренс, мм	170
Двигатель	
Тип	Турбобензиновый
Объем, куб. см	1395
Мощность, л. с. при об/мин	125/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	200/1400
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, сек	9
Максимальная скорость, км/ч	208
Средний расход топлива, л	5,5

Оценка Skoda Rapid FL 1.4 TSI

ИНТЕРЬЕР	7,71	В дорогих исполнениях или с хорошим набором дополнительных пакетов интерьеру позавидуют машины классом выше. В базовых версиях — эталонный педантизм в вопросах эргономики, удобства и организации пространства.
Обзор	9	
Эргономика	10	
Качество материалов	7	
Простор	8	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ 8,6
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,6	
Динамика	10	
Управляемость	8	
Тормоза	9	
Экономичность	8	Расширенный список полезных и приятных опций от «старших» моделей — главное отличие рестайлингового «Рапида». Большими дисками по-прежнему увлекаться не стоит, да и «шумку» по-хорошему нужно улучшать.
КОМФОРТ	7,33	
Акустический	7	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,88	

ШРУСЫ NTN-SNR
Лучшее для Вас



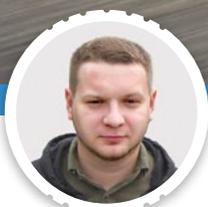
www.ntn-snr.com

Hyundai SONATA



«Сонате» слегка за тридцать. Возраст расцвета для настоящей женщины и возраст оценки наследия, которое оставил в истории конкретный автомобиль. За это время можно стать либо символом, как Volkswagen Golf, либо просто производиться без изменений на благо потребителей. Отношения Hyundai Sonata с российскими автолюбителями гораздо сложнее. Сможет ли что-то изменить седьмая реинкарнация седана?

Америка
нам ближе



Вадим Аскарлов

В 2013 году корейцы объявили об уходе с нашего рынка модели Sonata. Причиной такого решения стало перераспределение квот, в ходе которого «Сонату» оставили для американского рынка, а нам предложили европейский

Hyundai i40, подозревая, что модельный ряд соседнего авторынка нам ближе. Но ожидания не оправдались: даже локализованная в Калининграде i40 и близко

В машине стало куда больше ярких деталей: задние фонари в ночи горят трезубцами, великолепно смотрится фирменный цвет Valentine Red, топовые комплектации украшены раздвоенным раструбом выхлопной системы

не числилась в топах продаж, правда, по ряду причин, не связанных непосредственно с самим автомобилем. И время наступило сложное, и сам по себе сегмент седанов D-класса в России потихоньку сворачивается, оставляя место разве что представителям бизнес-класса, на который и претендует новинка.

Дизайн всегда останется штукой субъективной. Лично мне

была близка внешность прошлого поколения «Сонаты». «Располневший» кузов с мягкими обводами и острой мордой ощущался как действительно солидный седан, пусть и с нотками азиатчины. А вот новая Sonata щеголяет скорее модными спортивными чертами: заостренными углами и ощущением низкой посадки автомобиля. Стилистика напоминает новую Kia Optima, что очень неплохо, учи-



официальный спонсор рубрики

СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the
App Store





Приборная панель — наглядный пример немецкой рациональности в корейской обложке. Щиток не перегружен лишней информацией и подсвечивается приятным белым цветом, не раздражающим глаз в ночное время. А вот кнопки передней панели имеют необычную синюю подсветку — фирменная черта Hyundai, навевающая воспоминания о бумбоксах из 90-х



Обзорность хорошая. Зеркала достаточно объемные, а парковка не доставляет проблем с учетом наличия камеры заднего вида с динамической разметкой

тывая количество людей, которые регулярно посматривают на нее, проходя мимо салонов Kia.

Устроиться на водительском месте не составило никакого труда. Диапазон регулировок достаточный, чтобы можно было удобно

устроиться за рулем водителю с любыми антропометрическими данными. В более простых комплектациях тканевые сиденья не доставляют никаких неудобств: в долгой дороге и спине, и сидящему будет вполне комфортно. Но буду честен: кожаные сиденья топовых комплектаций, конечно, удобнее — за счет чуть лучшей геометрии и вентиляции.

В салоне все на достойном уровне. Пластик мягкий, руль удобный, кнопки нажимаются



с оптимально выверенным усилением. Эргономика также в порядке. Вся рабочая панель — три ряда кнопок по центру. Мультимедийная система с сенсорным экраном понятна и проста. Руль подогревается по всей длине окружности. В качестве навигатора выступают

ШРУСы NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.nten-snr.com



Пассажиры сзади также не обделены комфортом. Места — с запасом для ног, сиденья — мягкие и удобные, с подогревом, но без регулировок. Для корпоративных парков подойдет, но в виде недорогой «персоналки» уже вряд ли. Багажник объемом 510 литров с полноценным запасным колесом — больше, чем у законодателей мод в этом классе Toyota Camry и Mazda6, но меньше, чем у «европейцев» Skoda Superb и Volkswagen Passat

карты Navitel. По уровню знаний дорог «замкадной» России ему нет равных. Правда, предложенный навигатором более короткий маршрут на деле может оказаться в два раза длиннее из-за качества дорожного полотна, а точнее, его физического отсутствия: о качестве дорог навигаторы пока не предупреждают.

В дальнейшем путешествии отдельно хочется отметить грамотно настроенный круиз-контроль. Главной проблемой «круиза» зачастую является его заторможенность. Пытаясь увеличить скорость или затормозить, приходится наблюдать существенную паузу между нажатием на рычажок и откликом машины. Круиз-контроль на «Сонате» реагировал на изменения скорости мгновенно.

С точки зрения технической начинки все не так инновационно,

что, как ни странно, весьма радует. Позиции корейцев в Европе позволяют им не заострять внимание на малообъемных двигателях с турбинами, которые так любят «зеленые» европейцы. Так что у нас будут привычные «атмосферники». Hyundai Sonata предлагает

Не то чтобы седьмое поколение было построено на чем-то новом, но модернизация проведена весьма обстоятельная. В частности, как и полагается, упор был сделан на безопасность: стало на 30% больше высокопрочной стали, а ее общая доля достигла 51%, для ключевых деталей применена горячая штамповка, усилены лонжероны, пороги и бампер, а также появилась единая деталь в структуре моторного щита

ся с двумя бензиновыми моторами объемом 2,0 и 2,4 литра. И если первый нам прекрасно знаком по моделям Creta, Tucson и i40, то более мощный агрегат — абсолютно новый, правда, только для нашего рынка. С «коробками» все также без изменений: автоматическая трансмиссия, как на Creta,

но с измененными передаточными числами.

Со старым и проверенным 2,0-литровым мотором, выдающим 150 л.с., все было понятно заранее. Ничего нового он не преподнес. В городе его достаточно: на московских проспектах и шоссе радует расход 8 литров. Одна-



Характеристики Hyundai Sonata 2.0 Hyundai Sonata 2.4

Технические характеристики		
Длина x ширина x высота, мм	4855x1865x1475	4855x1865x1475
Снаряженная масса, кг	1535	1575
Объем багажника, л	510	510
Клиренс, мм	155	155
Двигатель		
Тип	Бензиновый, R4	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	1999	2359
Мощность, л.с. при об/мин	150/6200	188/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	192/4000	241/4000
Трансмиссия	Автоматическая, 6-ст.	Автоматическая, 6-ст.
Привод	Передний	Передний
Ездовые параметры		
Разгон до 100 км/ч, сек	11,1	9,0
Максимальная скорость, км/ч	205	210
Средний расход топлива, л	7,8	8,3



официальный спонсор рубрики



СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ И РОЛИКИ ГРМ



Available on the App Store





все понятно: максимум экономии топлива, плавные аккуратные реакции на педаль газа — рай для пенсионера, везущего рассаду на дачу.

А вот режим Sport оказался весьма интригующим. Педаль газа становится максимально отзывчивой, а руль наполняется тяжестью и острой реакцией на любое движение. Режим «Норма» по логике должен находиться где-то на золотой середине, но чувствуется, что его больше тянет в сторону плавного движения.

ка с i40, если революции в модельном ряду не произошло?

На самом деле изменений достаточно. Вместо моторов 1.6 и 2.0 у «Сонаты» 2.0 и 2.4. Седан крупнее, а потому солиднее. Лучше оснащен и заметно свежее внешне. Ну а главное, имя Sonata — это уже сформировавшийся в России имидж автомобиля более высокого класса. Тем

Стоимость протестированного автомобиля

Hyundai Sonata
1 695 000 ₽



кона загородных двухполосных магистралей чувствуешь себя уже не так уверенно. Обгоны даются не очень сложно, но от нарастающего звука мотора хочется большей отдачи при нажатии на педаль в пол.

Другое дело — 2,4-литровый мотор с 188 «лошадками», который чувствует себя уже гораздо веселее. Здесь и бодрое ускорение, и радующий слух насыщенный звук работы, а самое приятное — снова крайне небольшой расход топлива. Весьма активное пользование акселератором

на протяжении пары сотен километров увеличило его потребление менее чем на литр по сравнению с 2,0-литровой.

Тандем с коробкой передач хорошо сбалансирован. В ослабленном движении по городу переключения незаметны, а на трассе «автомат» весьма охотно реагирует на кикдаун, при обгонах сбрасывая по две передачи. И это — в стандартном режиме «Норма». У водителя есть право выбора между тремя вариациями настроек: «Норма», «Спорт» и «Эко». С последним режимом

Подвеска очевидно и традиционно заточена корейцами на комфорт, а не управляемость. Причем на 17-дюймовых дисках более простая 2,0-литровая модификация доставляла гораздо меньше дискомфорта на плохой дороге. Более крупные диски с низкопрофильной резиной на топовой «Сонате» пару раз заставили серьезно напрячься во время проезда очередного участка с ямами и ухабами (на заметку потенциальным покупателям).

Каков итог?

Корейцы ожидаемо не сворачивают с выбранного пути, обращая в первую очередь к желанию клиентов получить красивый и комфортный автомобиль со множеством опций. Ездовые характеристики машины достаточны для «гражданского» использования, но без замашек на драйверские амбиции. Зачем же была рокиров-

более что корейцы традиционно не стали жадничать, предложив достойный внимания прайс-лист.

Базовая цена новинки — 1 254 000 рублей. Тестовый экземпляр с 2,0-литровым мотором в комплектации Style оценивается уже в 1 445 000 рублей. В этом варианте исполнения есть все, кроме разве что более мощного двигателя. За право чувствовать себя уверенно на обгонах корейцы попросят уже от 1 595 000 рублей, а наш тестовый экземпляр, что называется, «на всем», обойдется еще на сто тысяч дороже. По нынешнему рынку это дешевле почти всех соперников, включая даже родственную модель Optima.

Жаль, что итоги продаж придется подводить только в следующем году, но есть подозрение, что в сегменте D+ борьба может накалиться.



Оценка Hyundai Sonata

ИНТЕРЬЕР	8,42	Добротные материалы отделки, комфортные сиденья и отличная эргономика.
Обзор	8	
Эргономика	9	
Качество материалов	8	
Простор	8	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	9	
Багажник	8	Мотор настроен традиционно по-корейски. Его вотчина — это плавное круизное движение по трассе с весьма гуманным расходом.
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,5	
Динамика	8	
Управляемость	8	
Тормоза	9	
Экономичность	9	Шумоизоляция достойно справляется со своей работой. Даже средние комплектации весьма насыщенные. Комфорт подвески сильно зависит от размера выбранных колес.
КОМФОРТ	8,66	
Акустический	8	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	10	ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА
	8,52	

Классический корейский набор последних лет для нашего рынка — хорошо оснащенный автомобиль, заточенный под комфорт, по цене чуть ниже конкурентов.

ШРУСы NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com

НОВЫЙ Audi Q5

Цветовая гамма будет сплошь состоять из насыщенных оттенков. Даже обычный серебристый ближе к бело-серому. Интереснее других кроссовер смотрится в изумрудно-зеленом окрасе, особенно в сочетании с бежевым салоном



Илья Огородников

Удивительное рядом. Казалось бы, соседняя с Петербургом Финляндия дважды искатана от Хельсинки до Лапландии и обратно, а новые открытия оказываются в 50 км от столицы Суоми. Стокгольм, до которого было просто лень добираться на пароме, раскрывается как один из самых красивых и интересных городов Европы. А замыливший глаз популярный кроссовер Audi Q5, протестированный много лет назад и потому давно не вызывающий никаких эмоций, в новой реинкарнации становится чуть ли не эталонным сочетанием всех автомобильных качеств. Итак, отправляемся на последней ингольштадтской новинке в путешествие из шведского Стокгольма в финский Порвоо.

Хотя отправляемся в путешествие мы колонной на автомобилях с российскими номерами, коллег в потоке порой путаешь с местными жителями: в Европе новый Audi Q5 продается с весны, а потому уже довольно регулярно встречается на шведских дорогах. Живет скандинавская страна

довольно богато: автомобилей премиум-марок, хоть и разных лет выпуска, тут едва ли не половина автопарка.

У нас ситуация во всех отношениях иная. Несмотря на то что заказы на новый Q5 и в Рос-

сии принимают с апреля, первые презентационные экземпляры у дилеров появились только в июне, а полный ассортимент на складе сформировался и того позже. Может быть, поэтому ни одного нового кроссовере-

ра Q5 на отечественных дорогах я еще не встречал, хотя на дворе уже осень.

Так или иначе, а Audi Q5 — это, не считая выхода S-версий, уже четвертая новинка за последнее время. И немцы не собираются останавливаться: во Франкфурте уже состоялась премьера флагмана A8 и возвращение суперуниверсала RS4. Впереди — презентация новейшей A7.

Все это хорошие знаки. В премиум-сегменте регулярный выход



Исполнение SQ5 внешне отличается более агрессивными бамперами и большим количеством декора: серебристыми накладками на зеркала, дисками особого рисунка, красными суппортами и... бутафорскими раструбами выхлопной системы

официальный спонсор рубрики

СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the
App Store





Тот случай, когда стильно, красиво и эффектно не всегда удобно. Привычный рычаг коробки, как на Audi TT, вместе с сенсорным полем «шайбы» MMI оказывается куда практичнее в пользовании, чем навороченный джойстик Audi Q5 с сенсорным полем перед ним



является заслугой ярко выраженного плечевого ребра и провалившихся бочков. Причем визуальная легкость — не обман. Новый Q5

«похудел» более чем на центнер, притом что габариты увеличились незначительно.

В салоне удивляться приходится меньше: здесь все построено по единым лекалам Audi с поправкой на отдельные особенности каждой модели. Само собой, кроссовер Q5 в первую очередь отличается высокой посадкой и простором, что особенно хорошо ощущается после теста купе А5 и тем более TT. Правда, стилистических изысков тут почти не найти: самый дорогой интерьер — в темно-серых тонах, но он скучноват даже в S-версии.

Кстати, хорошая сравнительная база с остальным модельным рядом марки дает возможность более детально обращать внимание на мелочи. Начнем с главного: в салоне Q5 всегда очень удобно. Какого бы роста и телосложения вы ни были, можно быть уверенным, что устроиться удастся всегда. Форма и плотность кресел, диапазон регулировок, размещение основных органов управления не вызывает никаких вопросов.

новинок — едва ли не половина успеха в продажах. А они сейчас как никогда важны для российского представительства Audi и нового менеджмента. Спад реализации 2016 года немцам пока «отбить» не удается, и именно успех нового Q5 как самого популярного среднеразмерного кроссовера премиум-класса во многом будет определять коммерческие достижения марки на нашем рынке в ближайшие годы.

Внешние изменения произошли с автомобилем ровно по той же схеме, что и с новым семейством А5. Вроде бы тот же стиль и профиль, а смотрится машина иначе. Исчезли округлости, проступил рельеф — особенно на массивных крыльях, образ визуально стал стройнее и оттого заметно привлекательнее, что, без сомнения,



✓ Очень приятные мелочи: индукционная зарядка телефона и подогреваемые или охлаждаемые подстаканники



ШРУСы NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com



Вторая благодать — качество исполнения интерьера и фактура применяемых материалов, придаться к которым почти невозможно. Хотя у нас все же получилось: немцы явно сэкономили на пластике дверей.

Уже привычным кажется сверхинформативный и очень нарядный цифровой щиток приборов. За время теста Audi TT мы отвыкли от центрального «планшета», но в Q5 он есть и особенно радует интерактивной информацией, получаемой через интернет. По пути следования на него можно вывести не только расположение заправок, но даже стоимость топлива на них. Отображается расписание работы

ближайших заведений, например ресторанов или музеев, а при выборе аэропорта — расписание ближайших рейсов в нужном направлении.

Задний ряд — со всеми возможными удобствами, но желательно для двоих: на отформованном диване с высоким тоннелем в ногах третьему некомфортно. Сам диван в зависимости от версии умеет регулировать угол наклона спинки и может двигаться вперед-назад.

Каждый раз испытывая разные автомобили, но с одним и тем же двигателем, удивляешься, насколько все-таки современные технологии позволяют варьировать

настройки и, как следствие, — впечатления. Раньше для этого производителям было необходимо создавать и включать в гамму новый мотор, а сейчас достаточно изменить прошивку, а то и просто нажать кнопку.

К чему это я? К тому, что основным двигателем для Audi Q5 выбран 249-сильный агрегат 2.0 TFSI, моди-

фикации которого только за последнее время побывали на наших тестах более пяти раз. Неторопливый, размеренный, оптимальный, тяговитый, бешеный — и все это про один и тот же мотор!

Какой он на Q5? Уверенный. Динамика разгона со спортивным показателем в 6,3 секунды до «сотни» не ощущается, а самое главное —

Объем багажника благодаря регулировке заднего сиденья можно варьировать в диапазоне от 550 до 610 литров. Тут также все традиционно для «немцев» класса премиум: высококачественная отделка, всевозможные варианты трансформации и расположения допкреплений. Под полом — сдвигая «докатка». Электропривод двери — за доплату. Кнопка слева управляет «посадкой» кормы на 55 мм для удобства загрузки



Характеристики Audi Q5 2.0 TFSI

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4663x1893x1659
Снаряженная масса, кг	1720
Объем багажника, л	550
Клиренс, мм	171–231
Двигатель	
Тип	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1984
Мощность, л. с. при об/мин	249/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	370/1600
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, сек	6,3
Максимальная скорость, км/ч	237
Средний расход топлива, л	6,8



официальный спонсор рубрики



СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the
App Store





Стоимость протестированного автомобиля

Audi Q5 2.0 TFSI
4 513 500 ₽

никаких отступлений: широчайшая полка момента и точнейший «робот» не оставляют провалов, хотя, конечно, того ускорения, что есть у А5 и тем более у ТТ с тем же мотором, тут не получить, несмотря на то что кроссовер тяжелее всего на 185 кг.

Именно очевидный настрой на безмятежную езду, по крайней мере в топовом исполнении, сбивает в Audi Q5 фирменный баланс между драйвом и комфортом в сторону последнего: попав в и без того сонную Финляндию, на новом Q5 начинаешь потихоньку засыпать и сам. Ни 249 «лошадок», ни прекрасные настройки рулевого управления не наполняют сердце водителя огоньком: даже в самых спортивных режимах в кроссовере — словно у психолога на приеме: через некоторое время успокаиваешься и расслабляешься.

Какое итог?

Путешествуя по Скандинавии и каждый раз подъезжая к очередной достопримечательности, я поймал себя на интересной мысли: из нового Q5 не хочется выходить. Он, как невероятно уютный и удобный плед, окутывает тебя теплом,

Стандартный клиренс кроссовера — неплохие 208 мм.

При заказе пневмоподвески дорожный просвет можно регулировать выбором режимов или скоростью движения: в стандартном варианте он составляет 186 мм, в динамичном — 171 мм, во внедорожном — 211 мм, во внедорожном — 231 мм



Audi Q5 отныне может быть оснащен аж четырьмя типами подвесок: обычной пружинной в базе, с «электронными» амортизаторами, спортивной для S-версии и «пневмой». Последняя настроена превосходно: даже на высоких скоростях кроссовер невероятно стабилен, не колыхается на неровностях и выравнивает большую часть изъянов дорожного полотна — правда, с поправкой на их европейское происхождение

водителя и не тянет ее ощущать. Неторопливо катаясь по центральным улочкам Стокгольма, многие из которых выложены брусчаткой, не перестаешь испытывать приятное чувство абсолютного комфорта от передвижения с поглощением почти всех дорожных препятствий и легкими покачиваниями. Откуда они? Секрет прост: пневмоподвес-

ка! Audi Q5 отныне может быть оснащен опцией, которая даже в премиум-классе была доступна только для лимузинов или внедорожников.

Именно «пневма» настолько облагораживает ход кроссовера, что, даже выехав на трассу, втапливаешь педаль не потому, что хочешь, а потому что надо. Но и тут

заботой и комфортом — проглотит все колдобинки, подогреет кофе, включит ламповую подсветку, сообщит всю нужную информацию, а если надо — быстро решит вопрос с первенством на дороге. Настоящий мобильный островок безмятежности, умеющий лихо перемещаться в пространстве.

Правда, первая наша встреча, хоть и оказалась невероятно дружелюбной и красивой, все-таки оставила вопросы, в первую очередь прагматичные. Насколько

В России Audi Q5 будет доступен только с полным приводом Quattro Ultra с акцентом на переднюю ось и подключением задней с помощью электрогидравлической муфты. Европейские (дизельные) версии оснащаются системой с дифференциалом Torsen с распределением тяги 40:60 в пользу задней оси

хорошим будет поведение пневмоподвески в российских реалиях, каким автомобиль станет без нее, что кроссовер умеет вне асфальта и насколько по характеру отличается S-версия с V6 под капотом? Все это мы будем выяснять уже в России, когда столкнем новый Q5 с его прямыми соперниками.

Оценка Audi Q5 2.0 TFSI

ИНТЕРЬЕР	8,57	
Обзор	9	
Эргономика	8	В современное убранство, техностиль, простор и удобство пробрались недорогие пластмассы. А отличную эргономику сбивают новомодные опции, пользоваться которыми не всегда сподручно.
Качество материалов	8	
Простор	9	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	9	
Багажник	9	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,2	
Динамика	9	Двигателя 2.0 TFSI хватает для всего, особенно с регулировкой «характера». Внедорожные режимы вместе с увеличенным клиренсом расширяют ареал обитания.
Управляемость	9	
Тормоза	9	
Экономичность	7	
Внедорожные способности	7	
КОМФОРТ	9,33	
Акустический	9	Комфорт и оснащенность — первое, на что обращаешь внимание в машине: «пневма» делает свое дело. Осталось проверить ее в России.
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	10	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,69	

ШРУСЫ NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com

«СтартВОЛЬТ» расширил линейку моторередукторов



Компания «СтартВОЛЬТ» объявила о начале поставок моторередуктора переднего стеклоочистителя для автомобилей – бестселлеров российского рынка.

Как сообщает пресс-служба компании, моторередуктор VWF 0902 предназначен для автомобилей Renault Logan (04–), Renault Sandero (08–), Lada Largus (12–). Производитель особо подчеркивает, что на указанные автомобили в разное время устанавливались моторередукторы в классическом исполнении и в исполнении типа Bosch.

Оба моторередуктора по своим установочным размерам являются взаимозаменяемыми, применяются на одну трапецию стеклоочистителя. Их ключевые отличия — в конструктивном исполнении. Предлагаемый «СтартВОЛЬТ» продукт является аналогом моторередуктора классического исполнения.

Розничная цена моторередуктора VWF 0902 составляет 1690 рублей ■

NSK расширит линейку ProKIT

Компания NSK озвучила планы по расширению линейки специальных ступичных подшипников ProKIT для независимого послегарантийного авторынка.

Как сообщает пресс-служба компании, в течение нескольких следующих месяцев ассортимент единых готовых решений ProKIT, которые содержат оригинальные продукты, такие как подшипники, уплотнители и гайки (протестированные и одобренные автопроизводителями), будет расширен для поддержки большего числа автомобилей.

Кроме того, NSK разработал новую упаковку для своих комплектов: она стала полностью пригодной для переработки и будет выпускаться с надписями на 10 языках и предупреждениями о недопустимости хранения вблизи от источников магнитного поля и необходимости привлечения специалиста для установки.

На упаковке также указываются такие данные, как штрихкод EAN, номер запчасти, назначение, маркировка EAC, QR-код и количество. NSK пользуется европейской базой данных TecDoc и уже разместила на своем сайте полный электронный каталог, посвященный послегарантийному авторынку.

Для укрепления своих позиций на этом рынке NSK построила в голландском Тилбурге новый европейский центр продаж, который обеспечивает на 72% больше складского пространства, чем прежний, и вмещает на 51% больше палет. На складе хранятся промышленные и автомобильные подшипники для заказчиков со всей Европы, а также из России, Турции и стран Ближнего Востока ■



Osram поставил на Jaguar E-Pace силиконовые линзы

Компания Osram оснастила кроссовер Jaguar E-Pace инновационными светодиодными фарами головного света с силиконовыми линзами.

Как сообщает пресс-служба компании, это первый случай применения технологии Smatrix на серийном автомобиле. Фара для нового

паркетника была разработана Osram в сотрудничестве со специалистами Jaguar Land Rover и Varroc Lighting Systems.

Матричные светодиодные фары обеспечивают интеллектуальное распределение светового потока, гарантируя эффективное и точное освещение проезжей части. Светодиоды в них объединяются в матрицу с общей оптикой.

Модуль матричного головного света Osram Smatrix оснащен десятью светодиодами типа Oslon Black Flat, произведенными на дочернем предприятии компании Osram Opto Semiconductors. В фаре Jaguar E-Pace установлена пара таких модулей — суммарно 20 световых «пикселей», обеспечивающих высокую светоотдачу во всех режимах работы.

Способность светодиодных фар Smatrix Jaguar E-Pace освещать дорогу на дальнем расстоянии без ослепления встречных водителей достигается с помощью передней камеры в лобовом стекле. Интеллектуальное программное обеспечение обрабатывает поступающее с нее изображение и непрерывно управляет световым потоком фар головного света, автоматически затемняя необходимые участки на дороге ■

Trialli расширил ассортимент крестовин

Компания Trialli объявила о расширении линейки крестовин семейства Linea Qualita за счет выпуска моделей для автомобилей сегмента SUV.

Как сообщает пресс-служба компании, новые Trialli Linea

Qualita предназначены для таких автомобилей, как Mitsubishi Pajero (00–), Mitsubishi L200 (06–), Honda CR-V (95–), Kia Sorento (06–), Hyundai Santa Fe II (06–), BMW 5 E34 (88–), Jeep Cherokee (92–), Chevrolet Tahoe (99–), Toyota Rav4 (00–), Toyota Hilux (05–).

Рекомендованные розничные цены на новые детали — от 340 до 620 рублей ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Ford и Castrol запустили программу защиты масел от подделок

Оригинальные моторные масла Ford Formula и Ford-Castrol Magnatec Professional, распространяемые на территории РФ, получили защиту от подделок.

Как сообщает пресс-служба Castrol, моторные масла, отгружаемые дилерам Ford для обслуживания автомобилей, а также для дальнейшей дистрибуции на российском

рынке, имеют теперь уникальный код на защитной голограмме на 5-литровых канистрах и 208-литровых бочках.

Потребитель получил возможность самостоятельно убедиться в том, что приобрел продукт оригинального происхождения. Для этого необходимо отправить код голограммы на номер 2420 или проверить его на сайте www.castrol-original.ru или по бесплатному номеру горячей линии 8 (800) 555-00-95.

В ответе содержится подтверждение наименования продукта, а также номер производственной партии, который можно сверить с номером, нанесенным на саму канистру или бочку. Алгоритм проверки настроен таким образом, что все попытки полного копирования кода на упаковке отслеживаются и идентифицируются как контрафакт ■

LUZAR приступил к выпуску масляных радиаторов

Компания LUZAR объявила об открытии новой товарной группы в фирменной линейке продукции и начале поставок масляных радиаторов.

Новое направление открылось с выходом на рынок семи моделей масляных радиаторов для автомобилей BMW, Chevrolet, Opel, Audi, Volkswagen, Skoda, сообщает пресс-служба компании.

Масляный радиатор представляет собой теплообменное устройство для отвода избыточного тепла от масла двигателя. Устанавливается он непосредственно на блоке цилиндров двигателя или на корпусе масляного фильтра.

Типовая конструкция маслоохладителя типа «вода — масло» представляет собой двухконтурное устройство. Контуров изолированы друг от друга. Масло омывает внутренние перегородки охладителя с одной стороны, с другой стороны их омывает охлаждающая жидкость.

Сердцевина масляных радиаторов выполняется из множества алюминиевых пластин, пространство между которыми заполняется гофрированной лентой с целью увеличения эффективной площади теплоотдачи.

Главной особенностью новых масляных радиаторов LUZAR является алюминиевая пластинчато-ленточная несборная (паяная) конструкция. Диапазон розничных цен на новые изделия — от 1340 до 3600 рублей ■



Wolf выпустил масло для Mercedes-Benz

Компания Wolf Oil объявила о выпуске на вторичный рынок моторного масла для двигателей Mercedes-Benz.

Как сообщает пресс-служба компании, синтетическое масло Wolf OfficialTech 0W20 MS-MFE соответствует фирменным мерседесовским требованиям MB 229.71 и подходит, в частности, для дизелей Mercedes нового поколения.

Масло, по данным производителя, отличаются низкая вязкость и высокие защитные свойства. Кроме того, за счет применения нового масла снижаются потери при трении в двигателе и, как следствие, сокращается расход топлива.

Ранее, как сообщает Wolf Oil, новое масло получило допуск от другого именитого европейского производителя — концерна Jaguar Land Rover — как продукт, соответствующий требованиям STJLR.51.5122 ■



ZF выпустил 100-миллионный электрический «ручник»

Концерн ZF объявил о выпуске 100-миллионного электрического стояночного тормоза (EPB).

Первый серийный образец электронного «ручника» немцы представили более 15 лет назад: это был тормозной суппорт, дополненный электрическим исполнительным механизмом (системой Motor-on-Caliper).

Система EPB, как уточняет пресс-служба ZF, позволяет отказаться от обычного тросового стояночного тормоза и рычага ручного тормоза в салоне. Их функции берет на себя исполнительный механизм, оснащенный электромотором и электронным управлением и приводимый в действие простым нажатием кнопки. Он встроены в суппорты гидравлических дисковых тормозов — в рабочую тормозную систему. Это позволило отказаться от большого количества деталей, снизить массу узла и в конечном счете — расход топлива.

Электрификация некогда чисто механических компонентов позволяет объединить тормоз EPB от ZF с другими системами и реализовать современные функции безопасности и помощи водителю. В частности, экстренное торможение всеми четырьмя колесами, включая функцию антиблокировки, выполняется простым нажатием на кнопку. Стандартный стояночный тормоз, напротив, действует лишь через заднюю ось и не имеет электронного управления. Кроме того, в ZF называют EPB важным шагом в направлении систем Brake-by-Wire (буквально — «торможение по проводам»), которые работают без механической связи с педалью.

В настоящее время концерн ZF выпускает различные варианты электрического стояночного тормоза: помимо стандартного EPB, доступен интегрированный электрический стояночный тормоз (EPBi). В сочетании с электронной системой поддержания курсовой устойчивости он не требует отдельного блока управления. В гамме есть также версия для передней оси, за счет которой технология доступна для автомобилей компактного класса ■





ЛУЧШИЕ КОМАНДЫ РАБОТАЮТ КАК ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ

Компоненты ременного привода изнашиваются неравномерно. Каждая их замена оказывает нагрузку на систему. Во избежание этого компоненты целесообразно менять в комплексе, одним блоком. Если пришло время заменить ремень, произведите полный ремонт системы с использованием комплектов Micro-V® и PowerGrip® компании Gates. Оригинальное (OE) качество, уменьшение количества претензий и повышение уровня удовлетворенности клиентов.

РЕМКОМПЛЕКТЫ GATES MICRO-V® И POWERGRIP®
КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К РЕМОНТУ ДВИГАТЕЛЯ



«Глаза» автопилота на новой Audi

A8



Илья Огородников

Одной из главных автомобильных новинок Франкфуртского автосалона 2017 года стал новый флагман модельного ряда Audi — лимузин A8, который одним из первых серийно получил систему полного автопилота. В основе этой системы лежит мехатронная разработка компании NTN-SNR, которая, в свою очередь, является составляющей частью лазерного радара компании Valeo. О том, как все это работает, — в нашем кратком ликбезе.

Собственно, главной отправной точкой любой системы автопилота является самоопределение транспортного средства в пространстве. То есть в нашем случае автомобиль должен «понимать», где он находится и, главное, что вокруг него происходит, чтобы оперативно реагировать на возникновение тех или иных препятствий. Для этого в современной машине установлен целый комплекс различных радаров, из-за количества которых некоторые модели представляют собой, по сути, локационные станции.

Одним из главных радаров на новейшей Audi A8, определяющих обстановку впереди автомоби-

ля, и является результат сотрудничества компаний NTN-SNR и Valeo с инженерами Audi.

Лазерный радар, или лидар (от англ. LIDAR — Laser Imaging Detection and Ranging), работает, в общем-то, по традиционной схеме. Внутри устройства имеются излучатель и приемник: когда испускаемый световой луч достигает объекта, он отражается и попадает в приемник, создавая электрический сигнал. Расстояние между излучателем и препятстви-

ем определяется временем возвращения сигнала.

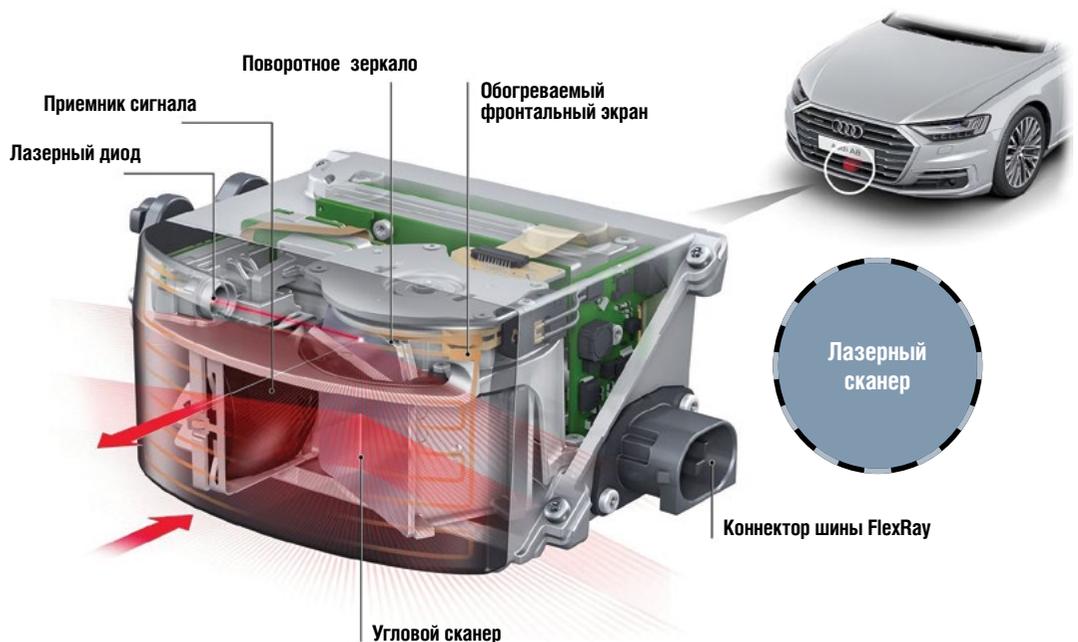
Прогресс заключается в скорости и сверхточности лидара, который помогает автомобилю определять обстановку впереди себя в режиме реального времени.

Лидар включает в себя четыре лазерных диода и проецирует их луч на треугольную призму с двумя отражающими поверхностями. Непрерывно вращаясь, зеркала

сканируют угол 145 градусов 25 раз в секунду и направляют отраженные лучи в оптический приемник.

Вращаться зеркалам с такой скоростью как раз и помогает датчик угла поворота NTN-SNR, который состоит из магнитного кольца и двух дорожек, установленных на двигателе ротора зеркала. Кроме того, здесь же находится и неподвижный сенсор,

Устройство лазерного радара Valeo SCALA с датчиком NTN-SNR



Система автопилота Audi A8 — Eyes off — позволяет водителю отпустить педали и руль в процессе движения. Правда, есть пока и ряд ограничений. В частности, автопилот работает на скоростях до 60 км/ч и только на двухполосной дороге с разделительным ограждением. Также автомобиль может самостоятельно осуществлять парковку в гараж

Valeo SCALA — первый лидар с подобными характеристиками, предназначенный для массового производства. Интерес к данному устройству, помимо Audi, проявили и другие автомобильные бренды, приступив к тестовым испытаниям. После запуска массового производства в 2017 году ежегодный выпуск датчиков NTN-SNR превысит 150 тыс. штук. Уже начата совместная работа NTN-SNR и Valeo над вторым поколением лидаров.



измеряющий угловое положение ротора. Этот высокоточный сенсор излучает 5000 импульсов за оборот, благодаря чему удается достигать точности измерения до десятой доли градуса. А благодаря второй магнитной дорожке контрольный импульс

определяет абсолютное угловое положение зеркала и подтверждает его на каждом обороте. Именно применение магнитного сенсора взамен оптического позволило добиться столь выдающихся характеристик. Далее происходит формирование 3D-изображения окружающей

автомобиль обстановки с точностью до нескольких сантиметров. Измерения, полученные при каждом сканировании местности, сравниваются между собой, позволяя определять и относительную скорость объектов.



ЗВЕНЬЯ ВАШЕГО УСПЕХА

Оцените преимущества комплексных сервисных решений для систем цепного привода

Готовые к установке ремонтные комплекты, а также отдельные компоненты цепного привода INA - идеальное решение для СТО. Новый специальный инструмент для технического обслуживания двигателей VW Group делает работу механиков значительно проще. Экономия бесценного времени и средств - еще одно звено Вашего успеха.



Больше информации: www.schaeffler.ru/aftermarket, www.rexpert.ru





Илья Огородников

27 октября 2017 года состоялось официальное открытие нового сервисного центра «ЕвроАвто» в Санкт-Петербурге. Представители одной из самых известных на Северо-Западе розничных сетей по продаже запчастей и сервисному обслуживанию решили провести масштабное мероприятие, главным событием которого стал финал соревнования «Лучший автомеханик» при поддержке немецкого поставщика компонентов SWAG. За ходом соревнования следили и корреспонденты журнала «Движок».

В Северо-Западном регионе, и в Санкт-Петербурге в частности, рассказывать о компании «ЕвроАвто» не нужно: бренд известен абсолютно всем автомобилистам как один из старейших ретейлеров запасных частей и главным образом как владелец сети авторазбора города.

Кроме того, уже много лет компания занимается не просто продажей запчастей, но еще и их установкой. Именно поэтому сегодня все точки «ЕвроАвто» представляют собой современные многофункциональные сервисные центры, где автолюбители могут в одном месте пройти полное сервисное обслуживание с широким выбором запасных частей — от б/у до оригинала.

Именно такой универсальной станцией стал сервис на улице Фучика, где на протяжении десяти лет располагался фирменный магазин запасных частей компании. После масштабной реконструкции на СТО стали доступны все виды сервисных услуг.

«Мы оснастили ремонтную зону новейшим оборудованием. На станции установили 13 подъемников в 4 тонны и один 5-тонный подъемник для ремонта коммерческого транспорта. В день на станции могут обслужить от 40 до 60 автомобилей», — рассказал управляющий СТО на Фучика, 25а, Алексей Алексеев.



«ЕвроАвто» и SWAG

Новый сервисный центр и финал соревнования «Лучший автомеханик»



На открытие нового сервисного центра были приглашены все основные партнеры «ЕвроАвто», а главным событием праздника стало проведение финальной части соревнования «Лучший автомеханик» среди сотрудников всей сети «ЕвроАвто».

Для компании этот формат не новый. «Проводить финальный этап соревнований среди автомехаников на открытии подразделений стало для нас хорошей традицией. Прошло уже 12 серий профессиональных состязаний, среди которых были соревнования по монтажу и амортизаторных стоек, и ступичных подшипников, и даже по скоростному шиномонтажу. Хочу сказать, что именно в таком формате соревнований мы регулярно повышаем квалификацию автомехаников «ЕвроАвто», — подчеркнул директор сети СТО «ЕвроАвто» Михаил Петров.

Партнером «ЕвроАвто» в соревновании стала немецкая компания SWAG. Именно ее цепь ГРМ финалисты соревнования должны будут заменить на время на двигателе Volkswagen в полном соответствии с техрегламентом.

На соревновании механики из разных центров «ЕвроАвто», прошедшие предварительный отбор, соревновались по двое, после чего работа проверялась компетентными судьями. Любое несоответствие называлось штрафным временем, так что участники должны были заменить цепь SWAG не только быстро, но и правильно.

В результате из шести финалистов не получил штраф только Антон Рыженко, несмотря на то что его время было только третьим. Именно он и стал в итоге победителем, в качестве приза ему вручили профессиональный набор инструментов от компании SWAG. Второе место досталось Павлу Белоусову, а бронза — Алексею Тарасову. Удивительно, но все призеры оказались коллегами со станции «ЕвроАвто» на улице Салова в Санкт-Петербурге.

Помимо главного соревнования, на мероприятии состоялось вручение призов победителям в других конкурсных дисциплинах. Особо хотелось бы отметить тот факт, что компания «ЕвроАвто» тесно сотрудничает с автодорож-



Соревнующиеся меняли цепь ГРМ на двигателе от Volkswagen Jetta 2010 модельного года, поскольку у этого мотора встречается инженерный просчет: очень быстро эта самая цепь растягивается. На новых моделях, правда, этот дефект уже исправлен. Кроме того, двигатели автоконcernа VAG считаются одними из самых сложных, и для замены на нем цепи ГРМ необходимо использовать только специнструмент.

В целом за счет механизма газораспределения происходит основная работа двигателя. Нарушения в работе этого механизма приводят к дорогостоящему ремонту мотора, так как повреждается сразу много деталей. Именно поэтому за работу по замене цепи ГРМ новичку браться не стоит, лучше отдать свой автомобиль в руки опытных мастеров.



рассчитывать на сотрудничество с сервисной сетью.

Новый центр «ЕвроАвто» в Санкт-Петербурге стал 16-й по счету сервисной станцией, включая одну СТО в Подмоскowie и один грузовой центр в Санкт-Петербурге. Кроме того, у «ЕвроАвто» есть 25 точек реализации запасных частей, включая четыре магазина для грузовых автомобилей.



ным колледжем Санкт-Петербурга, проводя соревнования и среди студентов, самые талантливые из которых могут в дальнейшем

НАШИ ЗАПЧАСТИ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВИДНО

MAGNETI MARELLI

Magneti Marelli Aftermarket является одним из лидеров независимого рынка запчастей IAM, поставщиком оборудования и инструментов для СТО, основателем международной сети мастерских Magneti Marelli Checkstar Service Network.

Компания представлена на всех континентах, головной офис находится в Италии, а подразделения - в Испании, Франции, Германии, Польше, Аргентине, Бразилии, Индии и Китае.

Предложение Magneti Marelli Aftermarket насчитывает более 30 000 артикулов как оригинального, так и неоригинального качества. Опыт Magneti Marelli в выборе ассортимента и поставщиков гарантирует высокое качество продукции и широкое предложение.



Присоединяйся к нам: [f](#) [YouTube](#) [t](#) [i](#) www.magnetimarelli-aftermarket.ru



Масло G-Energy прошло проверку

на трассе «Формулы-1»



Вадим Аскаргов

Компания «Газпромнефть — смазочные материалы» протестировала свою продукцию на трассе Хунгароринг в Венгрии. Смазочные материалы премиум-класса G-Energy Racing 15W-50 были залиты в болиды команды Gender Racing Team, выступающей в соревнованиях Formula Renault 2.0.

«Газпромнефть — смазочные материалы» не просто поддерживает команду Gender Racing Team. Компания использует технику одного из лидеров Formula Renault 2.0, чтобы анализировать работу своего «спортивного» масла в «боевых» условиях — в самых тяжелых условиях эксплуатации.

Для этого специалисты компании берут пробы масла на протяжении всего гоночного уик-энда. Отбор проб проводился в разные дни гонки: в первый — по завершении всех тренировочных заездов и во второй — после каждого соревновательного этапа, каждый из которых составляет порядка 30 км дистанции.

Полученные образцы тестировались при помощи мобильной лаборатории. Сама по себе мобильная лаборатория компании «Газпромнефть — СМ» — это уникальный портативный комплекс, позволяющий проводить спектральный анализ масел прямо на гоночной трассе.

Лаборатория оборудована двумя высокотехнологичными приборами: ИК-спектрометром Fluid Scan и xRF-спектрометром xSort. Первый оценивает степень старения



масла по сравнению с образцом свежего продукта. Он измеряет относительное истощение пакета присадок, снижение щелочного числа, определяет степень загрязнения продукта охлаждающей жидкостью, водой, сажей, степень нитрации, окисления, сульфатации продукта. Данные показатели позволяют диагностировать состояние систем двигателя и оценивать степень «старения» продукта.

xRF-спектрометр xSort показывает содержание металлов в пробах работающего масла. Металлы в масле являются продуктами износа деталей, элементами-индикаторами присадок, продуктами внешнего загрязнения. Величина измеренных показателей позволяет диагностировать износ деталей

двигателя, определить наличие внешних загрязнений, оценить эксплуатационные свойства продукта.

«Тесты на трассе в Венгрии прошли успешно, наши масла обеспечили стабильную работу двигателей, сохранив при этом необходимые противоизносные физико-химические параметры. Команда пришла в лидеры соревнования, заняв вторую позицию на пьедестале», — говорит Роман Зимовец, заместитель генерального директора компании «Газпромнефть — смазочные материалы» по маркетингу и стратегическому развитию.

Роман Зимовец также рассказал, почему компания остановила свой выбор именно на этой гоночной серии. По его словам,

ная политика должна определяться людьми, которые находятся внутри автоспорта. Мы выбираем в первую очередь партнеров, которые нам интересны с инженерно-технической точки зрения, с кем мы можем испытывать нашу продукцию», — пояснил Роман Зимовец. Он также отметил, что согласился на предложение партнера по участию в этом проекте «Газпромнефть — СМ» подвигли очень хорошие результаты продаж в Венгрии в последние два года. Сейчас у компании в этой стране уже 2% рынка, и это ощутимый вклад в общие продажи. В ближайшее время «Газпромнефть — СМ» планирует увеличить эту долю до 5%, тем более что на этом рынке уже выстроена системная дистрибуция. «Данная площадка очень хорошо подходит для проведения коммерческих переговоров. Когда потенциальный партнер приходит на трассу и видит, что масло реально заливается в гоночные болиды и тестируется в „боевых“ условиях, доверие к его качеству значительно увеличивается», — отметил Роман Зимовец.

Напомним, что компания «Газпромнефть — СМ» принимает активное участие в автоспортивных соревнованиях самого высокого уровня, регулярно подтверждая качество своей продукции самым наглядным образом — использованием масел G-Energy в гоночных болидах разных дисциплин. Помимо гонок Formula Renault, компания «Газпромнефть — СМ» уже несколько лет поддерживает соревнования по ралли-рейдам, в частности этапы Кубка мира. Масла G-Energy использует самая титулованная команда России по ралли-рейдам в зачете внедорожников G-Energy Team, а также один из главных соперников «КАМАЗ-мастер» — белорусская команда «МАЗ-СПОРТавто», выступающая в зачете грузовиков.



«Газпромнефть — СМ» доверилась своему партнеру, который работает в Венгрии, и это был в большей степени его выбор. «Мы склонны к партнерскому продвижению. Все-таки мы не так погружены в эту сферу, а автоспортив-





ШРУСЫ KRAFT — европейский стандарт качества

Шарнир равных угловых скоростей (ШРУС) представляет собой деталь ходовой части авто, которая обеспечивает передачу вращения от трансмиссии на ведущие колеса машины. При кажущейся на первый взгляд простоте ШРУС является достаточно сложным элементом. Это высоконагруженная деталь, ведь через нее на колесо передается вся мощность двигателя. ШРУСы TM KRAFT — это результат высокотехнологического процесса. Трудями наших специалистов ШРУСы наделяются всеми необходимыми потребительскими свойствами для бесперебойной работы одного из важных узлов автомобиля.

❗ Какие перспективы и тенденции развития этой товарной группы сейчас наблюдаются? Новые технологии? Новые позиции?

Данная группа товаров востребована на рынке и имеет хорошие перспективы продаж. Так как последнее время комфорту стало уделяться все больше внимания, шарниры равных угловых скоростей, помимо переднеприводных автомобилей, нашли применение и в трансмиссиях полноприводных автомобилей, вытесняя карданную передачу. Компания KRAFT выпускает ШРУСы шариковой и трипоидной конструкции, которые обеспечивают надежную передачу крутящего момента на ведущие колеса автомобиля. Что касается политики компании, то на данный момент она направлена на расширение ассортимента, так, уже в прошлом месяце наш ассортимент пополнился на 39 наименований ШРУСов для автомобилей Daewoo, Chevrolet, Ford и Hyundai.

❗ Расскажите о конструктивных особенностях ШРУСов, выпускаемых TM KRAFT...

ШРУСы компании KRAFT благодаря ряду отличительных особенностей стали ключевыми изделиями торговой марки. Конструктивно они представляют собой классический шестишариковый ШРУС Альфреда Рцеппы и трипоидный

шарнир равных угловых скоростей. Конструкция с шестью шариками при компактных внешних размерах обладает высокой надежностью и износоустойчивостью. Нагрузка распределяется на большую контактную площадь, поэтому ШРУС может передавать крутящий момент высокой интенсивности без негативных последствий для детали. В качестве внутреннего шарнира на современных автомобилях часто используется ШРУС трипоидной конструкции. В корпусе такого шарнира располагается трехлучевая вилка с тремя рабочими роликами, которые могут перемещаться по направляющим канавкам корпуса при повороте или осевом смещении узла.

❗ Разные компании по-разному комплектуют свою продукцию. А как вы поставляете свои ШРУСы потребителю?

В стандартный комплект ШРУСа TM KRAFT входят шарнир, пыльник, комплект крепления и смазка. При правильном обслуживании шарниры меняются только в сборе, поэтому в наших комплектах есть все необходимое для данного процесса. Пыльник ШРУСа препятствует выходу наружу смазочных материалов и полностью



исключает попадание на рабочие поверхности песка, грязи и влаги. В комплект крепления ШРУСа входят гайка для крепления наружного шарнира к ступице колеса, нержавеющее оксидированное стопорное кольцо и пара хомутов для крепления пыльника к корпусу шарнира. Также неотъемлемая часть комплекта — смазка для ШРУСа, которая обеспечивает нормальную работу шарнира и снижает уровень трения.

❗ Какие преимущества шарниров TM KRAFT вы можете выделить для потребителей?

ШРУСы TM KRAFT изготовлены в надлежащем качестве по европейскому стандарту. Все элементы шарниров упрочнены по технологии индукционной закалки,

а на корпус ШРУСа наносится специальное фосфатное покрытие, которое обеспечивает защиту от коррозии. Пыльник ШРУСа TM KRAFT изготовлен из современного термопластика и соответствует всем необходимым требованиям, предъявляемым к нему. Температурный предел хрупкости составляет -60°C . Фирменная смазка для шарнира содержит элементы лития и молибдена, а также обладает высокими антифрикционными, противозадирными, антикоррозионными и противоизносными свойствами. Хомуты для шарниров изготовлены из прочного стального сплава, позволяющего надежно крепить ШРУС к промежуточному валу, а также обеспечивать плотное прилегание резинового пыльника к корпусу шарнира. После завершения всех технологических процессов шарниры проходят различные экспертизы и неоднократные тестирования. Именно поэтому они отличаются высокой прочностью и износоустойчивостью, а также гарантируют равномерную передачу вращательного момента.

❗ На группу шарниров на верняка приходится основной спрос. А какие еще товарные группы KRAFT востребованы на российском рынке?

В состав ключевых товарных групп TM KRAFT, помимо шарниров, входят радиаторы, корзины сцепления, подшипники и т. д. Все это пользуется большим спросом на российском рынке автозапчастей, который продолжает испытывать нехватку качественных товаров для автомобилей вторичного рынка.



ТАК ОХЛАЖДАЮТСЯ



Илья Огородников

Поддерживать температуру мотора мощностью свыше 300 л. с. совсем не простая задача, особенно когда он работает на полной мощности, а скорости невысоки. И динамические возможности современных суперкаров очень сильно зависят от температуры наружного воздуха.

Зачастую повысить мощность двигателя не позволяет так называемый «тепловой пакет» — показатель мощности рассеивания систем охлаждения двигателя и трансмиссии, а не возможности силовых агрегатов. Казалось бы, на высокой скорости проблема охлаждения не должна стоять так уж остро: радиаторы продуваются воздухом. Но и тут особенности конструкции скоростного автомобиля вносят свои нюансы. Аэродинамические свойства машины во многом зависят от возможности создания граунд-эффекта, а безопасное движение — еще и от работы тормозных механизмов. Не на последнем месте и банальное аэродинамическое сопротивление, а также общая обтекаемость, их тоже приходится учитывать. Как в таких условиях обеспечивается стабильная работа всех систем?

Для суперкара аэродинамическая проработка кузова — это основа всего. В том числе и качества работы системы охлаждения. И «классические» решения с расположением радиаторов под капотом, в передней части машины, не в чести. Даже у моделей с передним расположением двигателя дизайн радиаторов и аэродинамическая проработка существенно отличаются от стандартных.

Так, передняя часть Mercedes SLR McLaren W199 стандартна только на первый взгляд. Тут



СУПЕРКАРЫ



Система охлаждения — неременный элемент любого автомобиля. Слишком много энергии при движении машины вынужденно преобразуется в тепло. Двигатель и трансмиссия требуют обязательного активного охлаждения, как и тормозная система, мощные электрические компоненты и система кондиционирования. А чем отличаются от «обычных» системы охлаждения суперкаров? Ведь эти автомобили одновременно мощные, компактные и предельно облегченные. Какие интересные технические решения встречаются в их конструкциях?

расположен основной радиатор, жидкостный радиатор интеркулера с двумя электропомпами, большой радиатор трансмиссии и маслобак двигателя — применена система с сухим картером, и масло сначала охлаждается в секции основного радиатора, а затем еще снижает температуру в корпусе бака, который выполнен с большой ребренной поверхностью.

Для лучшей работы днища кузова часть воздуха с радиаторов отводится вверх через капот, и пакет радиаторов скомпонован таким образом, чтобы «правильно» распределить потоки. Двигатель находится в пределах колесной базы, и объем, занимаемый системой охлаждения, в несколько раз больше, чем у типичных легковых машин. Конструкция радиаторов принципиально от обычной не отличается. Алюминиевое «ядро» и пластиковые бачки можно увидеть на большинстве серийных суперкаров. Целноалюминиевые детали широко предлагаются только в качестве тюнинга и на машинах практически единичной сборки. Электровентиляторы системы также вполне стандартны, разве что заметно мощнее обычных, имеют лучшую аэродинамику и меньшую массу.

У машин с задним и центральным расположением силового агрегата в большинстве случаев используется достаточно компактная система охлаждения с боковым и задним расположением радиаторов охлаждения двигателя и наддувочного воздуха. Так поступают, например, Audi на модели R8, McLaren на модели P12, и так устроены почти все модели Ferrari с центральным расположением двигателя.

Но вот создатели Porsche 911 сделали систему охлаждения куда более протяженной и расположили радиаторы мотора в передней части кузова. Характерно, что в системе обычно используется не один большой, а несколько малоразмерных радиаторов. Их три у 911, три и у R8, у McLaren радиаторов заметно больше, поскольку применяется гибридный привод и в системе охлаждения есть еще контур охлаждения батарей и инверторов.

Интересное техническое решение использует Porsche. На модели



911 GT3 у мотора вентилятора радиатора свой индивидуальный блок контроля и управления, что обеспечивает плавное регулирование его производительности и более широкие возможности подстройки и диагностики. А еще боковые радиаторы с электровентиляторами выполнены единими быстросъемными моделями, и забота об аэродинамике проявляется даже в такой мелочи, как колпачок электродвигателя.

При большой протяженности трасс охлаждения и большом количестве радиаторов помпы двигателей являются важной составляющей. Mercedes и Porsche довольствуются стандартной усиленной конструкцией, но с профилем лопастей, оптимизированным для предотвращения кавитации. При оборотах мотора более 7 тыс. падение производительности может стать фатальным.

Весьма интересная конструкция у Audi R8 с мотором V10: маслонасос с помпой и термостатом объединены в единый модуль

с пониженной частотой вращения, который приводится в движение цепью. И в любом случае не обходится без дополнительных электронасосов — они позволяют обеспечить стабильную циркуляцию жидкости в больших блоках цилиндров и прокачивать охлаждающую жидкость через радиаторы при малых оборотах коленчатого вала.

Также важной их функцией является предотвращение закипания большого, сложного и очень теплоемкого мотора после выключения, а при наличии турбин насосы занимаются и их охлаждением. В системах жидкостного охлаждения наддувочного воздуха на моторах Mercedes SLR и McLaren P12 используют многоконтурные системы охлаждения с выделенным низкотемпературным контуром. Причем система охлаждения Mercedes двухконтурная, а на McLaren контуров уже три — еще один нужен для охлаждения и подогрева электронных систем и батареи гибрида.

Маслорадиаторы двигателя и трансмиссии — неперенный атрибут суперкара. Эти детали присутствуют и на двигателях обычных машин, но разница в масштабе. Маслорадиатор АКПП серии 722.6 Mercedes SLR по размеру сравним с основным радиатором малолитражки, а в системе охлаждения масла Audi R8 радиаторов несколько, включая водомасляный теплообменник и обычные воздушные. Охлаждения требует не только АКПП, но и обычная «механика», и даже у редукторов зачастую есть собственные радиаторы для масла или встроенные жидкостные теплообменники.

Важная составляющая системы охлаждения — ее рабочее тело,

антифризу полагается быть чуть более текучим и обеспечивать лучший теплообмен. Улучшение этих параметров на доли процента уже обещает серьезный выигрыш в работе, но обойдется оно очень недешево. Впрочем, Mercedes, Audi и Porsche устраивают вполне стандартные, пусть и не самые дешевые антифризы. А вот если у вас Ferrari или McLaren, то рекомендации, как и полагается эксклюзивным машинам, будут экзотическими.

Среди характерных примет систем охлаждения суперкаров еще и предельно малая масса, широко использование легких сплавов и пластмасс, а также нестандартных технологий и практически



иными словами, антифриз. На экстремальных машинах нередко применяются весьма нестандартные составы. Цель одна — заставить систему охлаждения работать максимально эффективно при

наименьших затратах мощности, но помимо этого есть еще несколько факторов. Во-первых, в самых продвинутых моторах часто используются сложные сплавы на основе магния и других активных металлов. В этом случае предотвращение коррозии является очень важной задачей и типовые составы антифризов могут не справиться. А еще «суперкаровскому»

Упомогающий двигатель Bugatti Veyron мощностью свыше 1000 лошадиных сил имеет в конструкции суммарно 10 радиаторов

штучный выпуск. Так, Porsche использует вклеиваемые патрубki для снижения массы блока цилиндров. А такая экзотика, как магний, титан и керамика в конструкциях, встречается едва ли не чаще вполне традиционных чугуна и стали. Высокая плотность и малая толщина трубок радиаторов — тоже деталь характерная, не зря на многих машинах защитные сетки радиаторов установлены на заводе.





Станислав Мартинкевич

Научно-технический прогресс не стоит на месте, тем более в такой конкурентоёмкой отрасли, как автомобилестроение. При изготовлении узлов и механизмов применяются новые технологии и материалы, дабы соответствовать уже современным реалиям, растет мощность, эффективность и, соответственно, требования.

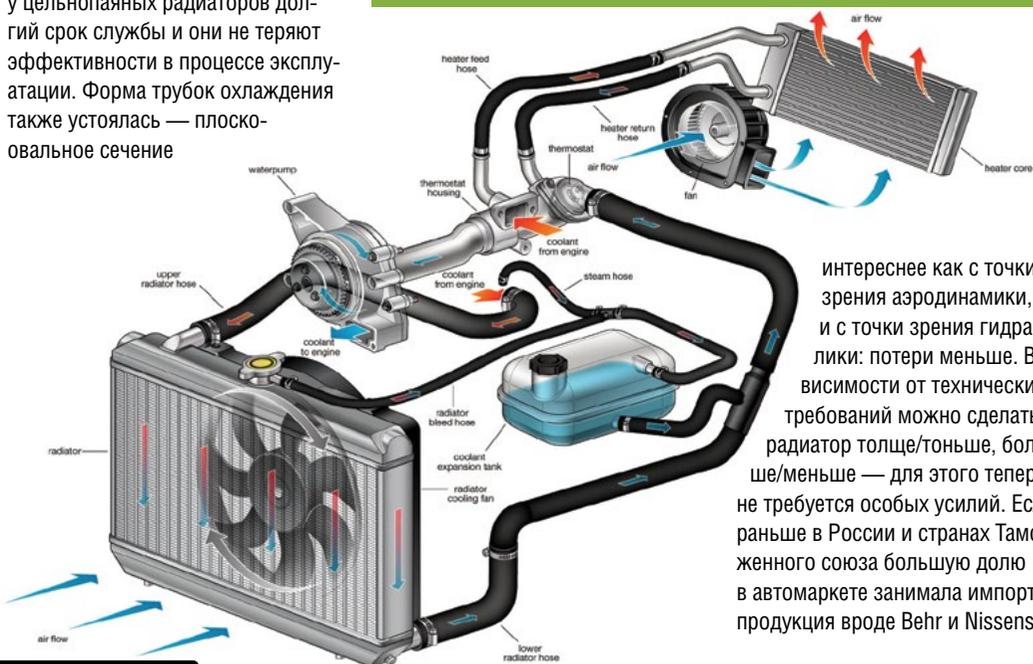
Система охлаждения за последнее десятилетие с точки зрения конструкции и применяемых материалов вполне устоялась, во всяком случае, в области материалов. Чего-то революционного, обладающего сверхспособностями по передаче тепла, пока не изобрели, как и соответствующих рабочих жидкостей. Но на данном этапе этого и не требуется: конструкция механической части системы охлаждения всех устраивает, вернее, удовлетворяет, поскольку позволяет справиться со всеми возложенными на нее задачами.

Технология алюминиевой пайки Nocolok дала возможность создавать радиаторы любого размера и формы, кроме того, в отличие от сборных конструкций, которые присутствовали на рынке раньше, у цельнопаяных радиаторов долгий срок службы и они не теряют эффективности в процессе эксплуатации. Форма трубок охлаждения также устоялась — плоско-овальное сечение

СОВРЕМЕННЫЕ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ



КОНЦЕПЦИИ И ВОПЛОЩЕНИЕ



интереснее как с точки зрения аэродинамики, так и с точки зрения гидравлики: потери меньше. В зависимости от технических требований можно сделать радиатор толще/тоньше, больше/меньше — для этого теперь не требуется особых усилий. Если раньше в России и странах Таможенного союза большую долю в автомаркете занимала импортная продукция вроде Behr и Nissens,

то теперь компания LUZAR, например, выпускает целый спектр компонентов систем охлаждения, причем перспективная часть продукции сертифицирована по TUV и, соответственно, включена в глобальную европейскую базу по автокомпонентам TecDoc.

С рабочей жидкостью вопрос тоже со временем закрылся — все перешли на этиленгликоль с соответствующими антикоррозионными присадками: для авто попроще — G11, для машин поновее и посовременнее — G12. G13 — это полипропиленгликоль плюс присадки, он неадекватный, лучше разлагается, сделан с оглядкой на экологов, но у нас пока не выпускается. Вообще в обозначениях антифризов наблюдается некоторый бардак, особенно в связи с их окраской, когда разные производители подкрашивают одинаковую по составу жидкость в разные цвета. Однако разобраться при желании можно: технические требования по применимости антифризов в легковых автомобилях и легких грузовиках регламентирует документ под названием ASTM D 3306. В общем, и с жидкостями определились, неужели ничего нельзя улучшить?

Можно улучшить, даже нужно, ну а если говорить прямо, уместнее здесь будет слово «приведется». Естественно, прогресс не стоит на месте, само собой, удельные мощности растут, а агрегаты становятся сложнее и более точные. Но есть еще один момент — нормы токсичности, с которыми как-то приходится работать каждому автопроизводителю. Не будем сейчас говорить о том, насколько оправданы столь жесткие требования, кивать на чадающие теплоэлектростанции, окружающие любой крупный город, океанские суда и нефтедобывающие платформы. Нормы Евро-6 уже приняты, и тут ничего не попишешь, остается только соответствовать.

Эффективность и, естественно, экологичность любого ДВС определяется в том числе и температурным режимом. Причем несколько лишних градусов в плюс или в минус могут здорово подпортить картину в целом, а сейчас, когда удельная мощность моторов, причем даже атмосферных, крутится вокруг отметки 100 л. с./литр,

а АКПП имеют по девять передач, температурные допуски существенно ужесточаются.

Из ДВС выжали все, что получилось на данном этапе: прямой впрыск, фазовращатели, катализаторы, даунсайзинг и турбины с изменяемой геометрией. Для дизелей ныне безальтернативна система впрыска Common Rail даже при жестких условиях эксплуатации, фильтры с мочевиной и тому подобные реверансы в сторону экологов. Коробки передач все увеличивают количество передач, зачастую вопреки здравому смыслу, лишь бы уложиться в нормы токсичности. В этом смысле экологическое лобби неизменно напоминает одного деятеля стародавних времен — Прокруста.

Но кое с чем еще можно поработать, и речь как раз о системе охлаждения в целом. Не то чтобы модернизация оной — некое суперсовременное откровение, нет, прорывы были и раньше, вспомнить хотя бы мощные автомобили прошлого с классическим турбонаддувом. Развод единой системы на несколько контуров объяснялся когда-то не стремлением к чистоте выхлопа, а желанием обеспечить максимальную производительность силового агрегата.

Началось все с модернизации термостата: при достижении определенной температуры в рубашке охлаждения открывался один клапан, при дальнейшем повышении температуры охлаждающей жидкости (ОЖ) — второй, максимальной производительности. Это позволяло двигателю быстрее выходить на рабочие режимы. Ну а потом к стандартной рубашке охлаждения добавили еще одну —



для охлаждения турбины, ведь наддувный воздух для повышения мощности ДВС также необходимо охлаждать, верно?

А так как оптимальный режим для радиатора двигателя и интеркулера сильно различается, появилось два практически независимых контура, использующих, правда, один расширительный бачок. Дальше — больше, выяснилось, что оптимальная температура для головки блока — 87–90 градусов, при ее повышении вероятно детонация, а для самого блока лучше и побольше — 105 градусов как раз то, что нужно. Поэтому систему охлаждения самого мотора еще раз разделили, не давая перемешиваться охлаждающей жидкости в процессе охлаждения клапанов.

Стоит учесть, что высокофорсированные ДВС, а именно таких сейчас большинство на всех типах автомобилей, кроме бюджетных, охлаждаются еще и маслом, которое в процессе работы сильно нагревается. Рецепт борьбы с этим явлением давно известен — масляный радиатор. Вот только когда за бортом серьезный минус, этот радиатор выполняет скорее отрицательную роль — мешает мотору прогреться.

Почему бы не поставить и на масляную систему термостат? И потом, температуру воздуха, попадающего в двигатель, тоже лучше бы проконтролировать для снижения потребления топлива и минимизации вредных выбросов. А система рециркуляции отработавших газов? А как охладить/нагреть коробку до нужной температуры? В общем, контуров охлаждения необходима масса, если мы, конечно, хотим двигаться в поступательном направлении, снижать энергопотребление и выполнять строгие нормы токсич-



процесса охлаждения в оптимальном режиме не такие уж простые.

А сами исполнительные механизмы — термостаты — представляют собой электронно-управляемый клапан, открывающийся/закрывающийся по команде «из центра». Общеизвестный лидер в производстве современных термостатов — французская компания Vernet, которая обеспечивает потребности производителей не только во Франции, поставляя свою продукцию Volkswagen Group, Volvo, MAN, DAF.

Каков итог?

Альтернативных путей развития у систем охлаждения, похоже, нет, поэтому автопроизводители в массовом порядке переходят на централизованное управление рабочими температурами. Безус-

ности. Только как управлять всей этой кучей термостатов и как быть, если что-то выйдет из строя?

Все, оказывается, давно продумано и находит повсеместное применение. В современных автомобилях по три-четыре термостата, в перспективных моделях — и вовсе шесть, а управлять всем этим многообразием приходится централизованно, через головной блок управления: именно так достигается максимальная эффективность процессов нагрева/поддержания нужного режима. Теплоемкости и текучести ОЖ, масла и ATF совершенно разные, к тому же есть такой момент, как инерционность системы в целом: за одно мгновение температуру рабочей жидкости не изменить, нужно определенное время — для каждого узла, естественно, свое. В общем, алгоритмы поддержания

ловно, новые технологии и разработки увеличивают стоимость конечного продукта, да и на автомобильном рынке она стоит недешево: например, электронноуправляемый термостат обходится потребителю примерно в десять раз дороже. Отрадно то, что надежность этой детали на очень высоком уровне: наработка на отказ в среднем 250 000 км.

Собственно, в этом векторе развития не видится ничего парадоксального — центральный блок управления автомобилем уже сложно назвать «мозгами» двигателя, вполне возможно, что в скором времени его нагрузят еще какими-то дополнительными функциями, а какими именно — покажет время и тенденции развития автомобильной техники.



Scania выпустила НОВЫЙ ТЯЖЕЛЫЙ САМОСВАЛ



Компания Scania объявила о расширении линейки техники для операторов горнорудных месторождений.

Самосвал Heavy Tipper, как сообщает пресс-служба компании, «построен в соответствии с самыми жесткими отраслевыми требованиями». Грузоподъемность автомобиля возросла до 40 тонн, что на 25% больше по сравнению с возможностями машин нынешнего модельного ряда Scania.

Самосвалы новой серии с колесными формулами 6x4 и 8x4 получили передние и задние оси усовершенствованной конструкции, усиленную роботизированную коробку передач, более надежные переднюю подвеску, мосты и систему рулевого управления, а также более эффективные тормоза.

Как утверждают в Scania, изменения, внесенные в конструкцию, позволят повысить на 5% коэффициент технической готовности нового самосвала, продлив при этом его жизненный цикл на 5000 моточасов. Эксплуатация в течение всего срока службы автомобиля будет обходиться в меньшую сумму, а остаточная стоимость станет выше, чем у других моделей.

В России продажи новых самосвалов Scania Heavy Tipper стартуют во второй половине 2018 года ■

LUZAR «усилил» радиатор для КАМАЗа

Компания LUZAR объявила о выпуске «усиленного» радиатора интеркулера (охладителя наддувочного воздуха) для автомобилей КАМАЗ.

Модель LRIC 07230, как сообщает пресс-служба компании-производителя, была выпущена «по просьбам потребителей».

Новый радиатор с охлаждающей сердцевиной увеличенного размера, на 20% улучшившей производительность детали, получил торговое наименование Heavy Duty.

Радиатор LUZAR LRIC 07230 предназначен для грузовиков КАМАЗ 54115 и 55111. Розничная цена новинки — 27 650 рублей ■



Новый MAN TGE задерживается на пути в Россию

редактор рубрики
Роман Зубко



Журналу «Движок» стали известны новые сроки российского дебюта первого «малотоннажника» марки MAN.

Новый вэн MAN TGE появится в России не ранее 2019 года, проинформировали нашего корреспондента в пресс-службе российского представительства немецкой компании. Ранее, напомним, сообщалось, что новый TGE должен выйти на наш рынок в конце 2017 — начале 2018 года.

MAN TGE производится с апреля текущего года, в Европе продажи вэна стартовали в сентябре. С его появлением линейка автомобилей MAN по максимальной разрешенной массе стала охватывать диапазон от 3 до 44 тонн.

Новый TGE построен на основе вэна Volkswagen Crafter нового поколения. Гамма модификаций мановской новинки, помимо закрытого грузового фургона и остекленного «комби», включает шасси с одинарной и двойной кабиной.

Максимально разрешенная масса различных версий автомобиля — от 3 до 5,5 тонн. Под капотом TGE — 2,0-литровый турбодизель Volkswagen в трех вариантах мощности: 102, 140 и 177 л.с. ■

ExxonMobil вывел на рынок новое масло для LCV

Компания ExxonMobil представила в России новую категорию моторных масел для легкого коммерческого транспорта.

Появление данной категории — это расширение существующего предложения для водителей и владельцев легкого коммерческого транспорта, которое стало возможным благодаря появлению нового моторного масла Mobil Delvac City Logistics M 5W-30.

Первый продукт для малотоннажных автомобилей — Mobil Delvac Light Commercial Vehicle 10W-40 — появился на российском рынке еще в октябре 2016 года.

Mobil Delvac City Logistics M 5W-30 — малозольное синтетическое моторное масло для легкого коммерческого транспорта. Среди основных преимуществ продукта — высокий уровень термоокислительной стабильности, улучшенная прокачиваемость масла при низких температурах, а также усиленная защита от износа и контроль за уровнем отложений на поршнях.

Новое масло полностью совместимо с большинством дизельных сажевых фильтров (DPF) и каталитических конвертеров и рекомендуется для использования в двигателях малотоннажных грузовых автомобилей, где необходимо соответствие спецификациям ACEA C3 и API SM/SL. Продукт имеет допуски Volkswagen и Mercedes-Benz: VW 505 00/505 01 и MB 229.31/229.51/229.52 ■



Busworld 2017: DAF представил обновленные двигатели

Компания DAF представила на выставке Busworld в бельгийском Кортрейке модернизированные версии двигателей PACCAR MX-11 и MX-13.

Как сообщает пресс-служба голландской компании, обновленные моторы отличаются расширенным в сторону низких оборотов рабочим диапазоном. По данным производителя, новые агрегаты PACCAR MX-11 и MX-13 выдают максимальный крутящий момент начиная с 900 об/мин без потери эффективности. При средней эксплуатационной скорости моторы могут работать приблизительно на 1050 об/мин.

Максимальный крутящий момент всех новых двигателей был увеличен на величину от 50 Нм до 200 Нм в зависимости от модификации. Мощность почти всех двигателей также возросла: на 14–20 л.с.

Как уточняют в DAF, для снижения эффективного диапазона оборотов в двигателях PACCAR MX-11 и MX-13 был модернизирован ряд компонентов, включая блок цилиндров, систему охлаждения, систему впуска воздуха, а также коренные и шатунные подшипники. Инженеры скорректировали также процесс сгорания топлива и увеличили степень сжатия.

Кроме того, в силовых агрегатах установлены новые, более эффективные турбокомпрессоры; также применены масляный насос переменной производительности и новый центробежный масляный фильтр, измененный для снижения потерь давления.

Двигатель PACCAR MX-11 доступен в вариантах мощности 299, 341, 367, 408 и 449 л.с. Крутящий момент первых двух версий агрегата составляет 1350 и 1500 Нм, а самых мощных модификаций MX-11—1900 — 2100 и 2300 Нм соответственно. Модернизированный мотор PACCAR MX-13 развивает мощность 428, 483, 530 л.с. и крутящий момент 2300, 2500 и 2600 Нм ■

Комтранс-2017

Весь грузовой мир России на одной площадке



Ульяновский автомобильный завод предложил новую модель УАЗ «Профи», которая должна будет составить конкуренцию популярной «Газели».

Грузоподъемность «Профи» — 1,5 тонны. На старте продаж потребителям будет представлена заднеприводная версия с двумя типами платформ, вместимость которых составит до 5 европалет. Новинка оборудована новым поколением бензинового двигателя ЗМЗ мощностью 160 л. с. в паре с КПП корейского производства.

В комплектации «Стандарт» машина оснащается системой ABS+EBD, подушкой безопасности водителя, электростеклоподъемниками, цен-

УАЗ

тральным замком, боковыми зеркалами с обогревом и электро-регулировкой.

На выбор будут предложены такие дополнительные опции, как блокировка заднего дифференциала, зимний пакет (для комплектации «Стандарт»), система помощи при парковке, современная мультимедийная система с 7-дюймовым интерактивным экраном и возможностью интеграции навигационной системы.

Приобрести новую модель можно будет в двух комплектациях с одинарной или двойной кабиной по цене от 749 000 до 849 000 рублей. Снизить цену можно за счет скидок по программам Trade-in или утилизации ■



Scania

Шведский производитель решил провести выставку не менее ударно. Только вариаций седельного тягача нового поколения было три штуки.

Главная разница в кабинах: стартовая версия имеет обозначение G, более комфортная — R, а топовое исполнение с ровным полом — S. Все модификации стали более аэродинамичными, а потому чуть улучшилась шумонагруженность. Само собой, поколдовали создатели и над двигателями, экономичность которых возросла на 5%.

Помимо новинок, Scania дала возможность познакомиться с текущим модельным рядом: на стенде присутствовали седельный тягач G480 CA 6x6, комбинированная дорожная машина P400 CB6x4HHZ и грузовик G340 LA4x2 HNA с двигателем, работающем на природном газе. Кроме того, часть экспозиции со спецтехникой была вынесена на улицу. Тут можно было увидеть мусоровоз, самосвал и сортировочный шведского производителя ■

MAN



Немецкий концерн отметил презентацией флагмана тяжелой серии магистральных тягачей MAN TGX с двигателем D26.

Олицетворением новинки стала эксклюзивная версия грузовика TGX под названием PerformanceLine Edition. Это представителю «коллекционной» серии с особой внешней и внутренней отделкой, а также 640-сильным мотором. Снаружи спецверсию можно легко определить по оригинальным полированным алюминиевым дискам. Выпущено будет всего 100 грузовиков MAN PerformanceLine. Основная экспозиция состояла из текущей серии TGS, которая была представлена грузовиками разного назначения и с различной колесной формулой — от 4x2 до 8x4 ■



Илья Огородников

После полупустой автомобильной выставки ММАС-2016 было легкое опасение, что и главные грузовые смотрины России под угрозой. Однако выставка «Комтранс-2017» не только оказалась богатой на новинки, но и показала, что рынок коммерческого автотранспорта в непростое время куда более активен, причем абсолютно во всех сегментах. Итак, что же представили?



Голландский производитель грузовиков привез на выставку в Россию модель XF нового поколения с колесной формулой 4x2.

Тягач оснащается двигателем PACCAR MX-13 и автоматической коробкой передач TraXon. Доработки в купе с облегченной на 100 кг массой позволили улучшить экономичность машины на 7%. Улучшения коснулись и кабины: появилась новая система управления климатом и возможность настройки переключателей в соответствии с предпочтениями водителя. Приобрести грузовик можно будет с начала 2018 года.

DAF

Кроме того, на стенде были представлены модели, уже завоевавшие популярность на нашем рынке: это магистральный тягач DAF FT и универсальный DAF FTT с колесной формулой 6x4.

О других новинках компании DAF подробно читайте в этом номере на стр. 52 ■



Foton

Китайский производитель провел в России премьерный показ новых моделей грузовиков Auman EST A H5 и Aumark M4.

Первая новинка, магистральный тягач Auman EST A H5, — представитель крупнотоннажной линейки производства Foton Daimler Automotive Co., Ltd., созданный при участии специалистов компании Daimler. Foton Auman EST H5 4x2 оснащен двигателем Cummins ISG12 рабочим объемом 11,8 литра. В качестве трансмиссии на выбор предложены 12-ступенчатый «автомат» или 16-ступенчатая «механика» ZF.

Еще одна новая модель — Aumark M4, серия мало- и среднетоннажных грузовых автомобилей четвертого поколения. Модель, созданная в сотрудничестве с Cummins, ZF, Bosch и многими другими ведущими компаниями, была впервые представлена на 17-м Международном автосалоне в Шанхае в апреле 2017 года.

Обновленную линейку Foton Aumark M4 оснащают двумя модификациями турбодизелей Cummins серии ISF Евро-5 объемом 2,8 и 3,8 литра. Гамма Foton Aumark M4 включает модели полной массой от 3,5 до 14 тонн ■



Комтранс-2017

Весь грузовой мир России на одной площадке



KAMAZ

Самый крупный и самый известный российский производитель грузовиков выкатил на суд публики новейшие магистральные тягачи. Главный сюрприз — новые кабины K5.

Представлял новинки лично глава ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин. Несмотря на то что новые отечественные грузовики теперь выглядят не хуже импортных, стоит сказать, что появление этих моделей — плод сотрудничества КАМАЗа с грузовым подразделением Mercedes-Benz, поскольку новые кабины представляют собой переработку кабин MB Actros предыдущего поколения. В любом случае новые кабины стали на уро-

вень просторнее, комфортнее и удобнее, а сам автомобиль получил многие электронные системы Mercedes-Benz, включая систему автопилота в пробках и систему мониторинга усталости водителя.

Техническая начинка им под стать: рядный двигатель Р6 мощностью от 380 до 550 л.с. идет в паре с 12-ступенчатой автоматизированной коробкой ZF. Рама сделана из высокопрочных сталей, нагрузка на переднюю ось возросла до 9 тонн. Топливный бак штатно — 700 литров, за доплату — два бака общим объемом 1200 литров ■



Hyundai

Еще один бренд, известный в России прежде всего по легкой линейке, представлял в Москве свою новую коммерческую модель HD35 City. Именно эта машина должна в ближайшее время прийти на смену популярному у нас грузовичку Porter.

Автомобиль получил усиленные лонжероны, благодаря чему грузоподъемность шасси удалось увеличить до 1568 кг при полной массе 3500 кг. Кроме того, корейский бренд представил множество готовых решений на базе своих коммерческих моделей.

На стенде можно было познакомиться с моделью HD78 Food Truck, которая способна выполнять функцию автолавки, и автогидроподъемником, HD78 АГП-22 Т, обеспечивающим подъем на высоту до 22,5 метров. На шассе HD35С партнеры Hyundai установили рефрижератор и изотермический фургон из сэндвич-панелей ■

Daimler-KAMAZ



Именно под этим именем совместного предприятия в России предлагаются грузовики Mercedes-Benz. На выставку немецкий бренд привез как свои новые модели, так и текущую линейку грузовиков.

К новинкам в первую очередь относится седельный тягач Actros 1848LS с двумя спальниками и жидкостным отопителем. В движение машина приводится 12,8-литровым мотором мощностью 476 л.с. В комплекте также два топливных бака общим объемом 1150 литров. Само собой, тягач Mercedes оснащен всеми современными электронными помощниками, включая даже систему оценки стиля вождения.



Илья Огородников

После полупустой автомобильной выставки ММАС-2016 было легкое опасение, что и главные грузовые смотрины России под угрозой. Однако выставка «Комтранс-2017» не только оказалась богатой на новинки, но и показала, что рынок коммерческого автотранспорта в непростое время куда более активен, причем абсолютно во всех сегментах. Итак, что же представили?

Компания, которая не нуждается в представлении. Лидер российского рынка среди иностранных брендов в сегменте легкого коммерческого транспорта, помимо всех возможных модификаций своего бестселлера Transit, представил на выставке «Комтранс-2017» собственный телеметрический сервис Ford Telematics.

Ford Telematics — это интегрированный в машину электронный блок, который позволяет дистанционно следить за местонахождением автомобиля, манерой езды водителя, получать оповещения о неисправностях автомобиля, напоминания о необходимости пройти техническое обслуживание. Данные могут передаваться

в виде готовых отчетов или интегрироваться в форматы уже существующей системы управления автопарком. Такая система позволяет дополнительно оптимизировать расходы на его содержание, сделав более эффективным контроль за автомобилем и водителем.

Пилотная версия Ford Telematics разработана для использования на автомобилях Ford Transit, однако к этому сервису в будущем могут быть подключены и другие модели Ford производства Ford Sollers.

Привез Ford и свою грузовую линейку. В первую очередь это грузовик 1848T и самосвал 3542D, а главной новинкой выступил сидельный тягач 3542T с колесной формулой 6x4 ■

Ford



ГАЗ

На выставке «Комтранс-2017» российский производитель представлял последние достижения грузовиков «УРАЛ» (бренд входит в группу ГАЗ с 2005 года). Компания представила две модели, построенные на одной платформе.

Первая — дорожный самосвал с полной массой до 25 тонн, что позволяет использовать грузовик «УРАЛ» на дорогах общего пользования. Под капотом расположен двигатель ЯМЗ-536 (Евро-5) мощностью 330 л.с. На шасси самосвала есть возможность размещения различного навесного оборудования.

Вторая модель — тяжелый сидельный тягач полной массой 44 тонны, предназначенный для региональных маршрутов. Как и в случае с самосвалом, на дальнебойном «УРАЛе» современная и эргономичная кабина NEXT, представленная в двух вариантах: «дневной» (без спальника) и со спальным местом. Под капотом — двигатель ЯМЗ-653 мощностью 422 л.с., совмещенный с 16-ступенчатой коробкой передач ■

Еще один новый тягач — Actros 1840LS с кабиной StreamSpace. Кроме того, компания показала самосвал Arocs 4142K и хорошо известный у нас многофункциональный автомобиль Unimog U529.

Из текущего модельного ряда выделялся самосвал Actros 4141K ограниченной серии Construction for Russia с откидным спальным местом, дополнительным отопителем и 408-сильным двигателем V6, а также тягач Actros 1488LS, выкрашенный в цвет гоночной команды Mercedes-Benz ■



Помимо экспозиций брендов, выставка «Комтранс» является площадкой, где подводят итоги ежегодного соревнования

«Лучший коммерческий автомобиль года в России».

В 2017-м награды распределились следующим образом.

В номинации «Грузовик года» победила Scania.

Лучшим фургоном стал новый Crafter от Volkswagen, а среди автобусов первый приз достался Setra.



ЧИСТОЕ РЕШЕНИЕ.

MAHLE

Driven by performance

MAHLE ORIGINAL

**MIMS AUTOMECHANIKA
MOSCOW '2017**

MAHLE

Driven by performance



Илья Огородников

В нашей стране бренд MAHLE больше всего известен как один из производителей фильтров, а также других компонентов для двигателей. Однако это далеко не единственная его специализация. Не так давно немецкая компания сильно заинтересовалась сегментом строительной и сельскохозяйственной техники. В том, что же интересного увидели в нем немцы, нам рассказал Максим Легушев, глава отдела продаж MAHLE Aftermarket в России, Республике Беларусь и Казахстане.

На текущий момент компания MAHLE продолжает активно развиваться: значительный рост зафиксирован по направлениям «Двигатели» и «Термостаты», а в сегменте турбокомпрессоров наблюдается и вовсе двукратное



Максим Легушев, глава отдела продаж MAHLE Aftermarket в России, Республике Беларусь и Казахстане

увеличение продаж. Если же говорить о ведущей продуктовой группе — фильтрах, то тут рост уже скоромнее, но все равно превышает 10%, что для компонентного рынка является очень хорошим показателем.

Рост спроса на турбокомпрессоры в компании связывают с активной деятельностью на рынке. Другим немаловажным фактором является то, что у MAHLE есть собственный склад на территории России, что на фоне конкурентов значительно сокращает временные и логистические затраты, поскольку, например, турбины — крайне неде-

шевый товар и мало кто поставляет подобные компоненты не под заказ.

Причем наибольшую активность компания проявляет по грузовому направлению. Здесь у нее есть преимущество как у производителя с соответствующей репутацией и уровнем технологий, знаний и сервиса, а также с производством в Европе и Канаде.

MAHLE активно взаимодействует с компанией Bosch в области производства турбокомпрессоров для легковых автомобилей, в частности для всех брендов концерна Volkswagen AG. Компоненты

производятся на двух заводах компании в Австрии и Китае. Не так давно в копилку клиентов добавился и концерн BMW.

Однако одним из главных направлений развития компании стала грузовая, строительная и сельскохозяйственная техника в сегменте aftermarket. Для него компания MAHLE представляет свой собственный бренд Clevite. Перечень охваченной техники впечатляет: от КАМАЗов до БЕЛАЗов, экскаваторов и грейдеров. С этого года линейка компонентов расширяется еще и за счет охвата японской техники.

Продукция с нашего японского завода — поршень, который устанавливается на большинство экскаваторов Hitachi в двигатели Isuzu. До этого MAHLE поставляла продукцию только им на конвейер, а сейчас готова предложить компоненты и сегменту aftermarket.

Такое внимание этому сегменту MAHLE уделила неспроста. Напомним, что основа легкового автобизнеса — это в первую оче-

редь бизнес ремонтный: до 80% прибыли идет именно оттуда. Существуют различные ремкомплекты, картриджи, запчасти, которые позволяют ремонтировать, в частности, турбины. В грузовом сегменте все по-другому — там такие вещи не ремонтируют, а меняют сразу целиком, поэтому MANHE производит только целые турбокомпрессоры.

Главный же фактор — почти полное отсутствие конкуренции на российском рынке. Дело в том, что MANHE является заводским поставщиком многих компонентов для двигателей, применяемых на строительной и сельхозтехнике. Однако как такового качественного неоригинала для таких машин у нас попросту не существует: клиенты вынуждены заказывать либо очень дорогую оригинальную продукцию, либо что-то придумывать с ремонтом.



что на этом рынке свыше 90% — это поставки на конвейер, а ради оставшихся 10% никто из производителей не будет строить ни отдельное производство, ни даже отдельную линию. Просто часть конвейерных поставок перенаправляется в сегмент aftermarket под другим брендом. В итоге производитель становится монополистом, закрывая одновременно и оригинальный, и условно неоригинальный сегмент своей же продукцией».

MANHE пришла в Россию с большими перспективами и инвестициями, в частности, предполагалось сразу же строить завод по производству комплектующих для автомобилей Volkswagen. Однако наступивший в нашей стране кризис отсрочил эти планы на какой-то период. Территория площадью 4 га рядом с логисти-

«Конкуренции в сегменте строительной техники почти нет»

Именно этот вопрос и призван закрыть бренд Clevite, который предлагает ту же самую запасную часть, только предназначенную для рынка aftermarket, по цене, в несколько раз дешевле оригинальной. В частности, поршни для 50-литрового двигателя Cummins, который устанавливается на карьерные самосвалы БЕЛАЗ, популярные на всей территории СНГ.

Самое интересное, что заводская оригинальная запчасть MANHE и запчасть Clevite, предназначенная для вторичного рынка, — это в прямом смысле одна и та же деталь, выпускаемая на одном заводе.

Как же тогда получается такая разница в цене? Представитель MANHE в России Максим Легушев говорит прямо: «В этом сегменте такова реальность. Одна и та же запчасть может лежать в разных коробках и отличаться по цене в два-три раза. Все дело в том,

MANHE о работе на рынке России



ческим центром компании пока не используется, однако работает завод в Набережных Челнах, где производятся радиаторы для КАМАЗов.

Если говорить о перспективах, то в MANHE видят несколько направлений для развития. Это сегмент турбокомпрессоров для легковых и грузовых автомобилей, стартерно-генераторная группа — как для «большой семерки» грузовых брендов, так и для сельхозтехники, а также расширение линий по производству различных прокладок. Но основным бизнесом компании остаются фильтры и детали для двигателей. «Это история и двадцать лет присутствия на рынке. Тут мы ничего не будем менять — только развивать!» — резюмировал Максим Легушев.



ПО ВСЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ



Обзор новых грузовиков DAF

CF • XF • LF



Станислав Мартинкевич

Компания DAF Trucks обновила линейку грузовиков, причем в два этапа. Летом этого года были представлены машины, предназначенные для магистральных перевозок, осенью — для строительного сектора, а вместе с ними — и развозные грузовики.

Следуя собственной концепции DAF Transport Efficiency, особое внимание при разработке новых грузовиков компания сконцентрировала на топливной экономичности двигателей, которые существенным образом были модернизированы. В итоге удалось добиться снижения расхода топлива на 7%.

Так, система управления подачей воздуха в двигателях PACCAR MX усовершенствована за счет нового и еще более эффективного турбоагнетателя, новой системы EGR и новой конструкции исполни-

тельного механизма клапана. Тепловая эффективность повышена путем разработки нового процесса сгорания, включая новые поршни, форсунки и технологию впрыска топлива, а также за счет более высокой степени сжатия.

Для обеспечения минимального расхода топлива используются новые высокоэффективные масляный насос и насосы рулевого управления и системы охлаждения с регулируемой частотой вращения, обеспечивающие высокий механический КПД.

Ко всему прочему при разработке новых силовых агрегатов внимание было сконцентрировано

на снижении оборотов двигателя для лучшей топливной эффективности. Для работы на меньших оборотах максимальный крутящий момент двигателей PACCAR

MX-11 и MX-13 значительно увеличен и доступен уже при 900 об/мин. Флагманской моделью становится двигатель PACCAR MX-13 мощностью 530 л. с., обеспечивающий 2600 Нм при 1000 об/мин.

Оптимизации подвергли и тормоз PACCAR Engine Brake. Максимальное тормозное усилие двигателя PACCAR MX-11 выросло до 340 кВт. На 20% увеличено тормозное усилие в диапазоне

1000–1500 об/мин. Максимальное тормозное усилие двигателя MX-13 составляет не менее 360 кВт. Кроме того, в важном диапазоне 1200–1500 об/мин тормозное усилие увеличено на 30%.

Для новых CF и XF разработана совершенно новая компактная система дополнительной обработки отработавших газов (EAS), что гарантирует больше пространства на шасси, например для топливных баков большей емкости, компрессоров, ящиков для инструментов или опор крана.

Усовершенствованная технология изготовления подложек обеспечивает снижение общего объема блока EAS на 40%. Этот показатель достигается без ущерба противодавлению, периодичности удаления сажи и эффективности системы DeNOx. Компактность блоков EAS также означает, что для ряда специальных сфер применения больше не требуется устанавливать каталитический нейтрализатор DeNOx и противосажевый фильтр по отдельности.

Еще одним преимуществом нового компактного блока EAS





является его сниженная, примерно на 50 кг, масса. За счет ряда дополнительных мер, включая оптимизацию массы двигателя и шасси, собственная масса новых CF и XF снижена в общей сложности на 100 кг.

Новые CF и XF отличаются абсолютно новой конфигурацией электрики и электроники. Она подразумевает установку нового блока управления автомобилем, предназначенного для интеграции силового агрегата с усовершенствованными функциями EcoRoll и круиз-контроля, такими как динамический круиз-контроль. Эта новая функция позволяет адаптировать круиз-контроль под разные условия движения.

В стандартную комплектацию новых CF и XF входят автоматизированные коробки передач TraXon последнего поколения: стандартные 12-ступенчатые и поставляемые по заказу 16-ступенчатые. Меньшие потери за счет трения, еще более быстрое переключение на следующую передачу и расширенные возможности использования функции EcoRoll все вместе обеспечивают низкий расход топлива, в то время как комфорт для водителя повышается за счет плавности и бесшумности работы, а также точного срабатывания муфты сцепления. Увеличенный диапазон передаточных чисел трансмиссии обеспечивает должную маневренность даже с более быстроходными силовыми агрегатами.

Благодаря дальнейшему усовершенствованию задних осей можно использовать передаточное число ГП со значением всего 2,05 при движении с постоянной



средней скоростью 85 км/ч уже на 1000–1040 об/мин (в зависимости от технических характеристик силового агрегата). Дифференциалы задней оси нового поколения отличаются совершенно новой конструкцией ведущей и ведомой шестерен, что гарантирует максимальную долговечность и эффективность, а также чрезвычайно низкий уровень шума.

Использование масла низкой вязкости и снижение объема масла в задних осях позволяют как повысить эффективность использования топлива, так и использовать подшипники ступиц с низким трением.

Для достижения минимального расхода топлива была улучшена аэродинамика автомобиля благодаря новому солнцезащитному козырьку для CF и XF. Кроме того, новый XF оснащен расширенной нишей колес и направляющими потока воздуха за решеткой радиатора для





оптимальной аэродинамики всего грузового автомобиля, включая моторный отсек. Новые затворы решетки радиатора снижают сопротивление, в то время как новые заглушки между кабиной и шасси позволяют обеспечить наилучшую аэродинамику.

Новые CF и XF были запущены в производство летом 2017 года в следующих конфигурациях: тягач и шасси 4x2, тягач 6x2 FTG с неведущей дополнительной осью и новой облегченной подвеской (-29 кг), FTP с неведущими дополнительными осями с колесными дисками 18", а также шасси 6x2 с поддерживающей осью с одинарными колесами (FAR).

В интерьере кабин присутствуют новые «теплые» оттенки оформления приборной панели, сидений, шторок, матрасов, а также задней и боковых стенок кабины, которые придают салону уют и привлекательность. Все это должно принести по вкусу даже самому требовательному водителю.

Функции информационной панели водителя (DIP) расширены: добавлен счетчик тахографа, отображающий оставшееся время в пути и время отдыха. Не менее важную роль играют переключатели с возможностью перестановки (MUX), которые водитель может расположить на приборной панели по своему усмотрению.

Новые DAF CF и XF оснащены совершенно новой и простой в использовании автоматической системой управления климатом (HVAC), которая обеспечивает наиболее эффективный расход топлива, поскольку интеллектуальная система кондиционирования воздуха потребляет меньше энергии, охлаждая воздух строго

до необходимой температуры. Ко всему прочему для обогрева кабины во время остановок и ночью новая полностью автоматическая система HVAC использует остаточное тепло от двигателя.

Топ-исполнением линейки станет версия Exclusive, доступная как для новых CF, так и для XF. Ее отличают кожаные сиденья, приборная и дверные панели (XF) темно-коричневого «коньячного» оттенка, а также стильные и яркие вентиляционные отверстия. Кожаное рулевое колесо входит в стандартную комплектацию CF и в комплектацию XF Exclusive.

Интервалы технического обслуживания новых DAF CF и XF могут быть увеличены со 150 000 км до 200 000 км. Несмотря на компактные размеры, периодичность удаления сажи из блока EAS составляет до 500 000 км, что также гарантирует максимальное время бесперебойной работы.

В качестве опции доступна DAF Connect — инновационная система управления парком техники, в режиме реального времени обеспе-

чивающая транспортного оператора информацией относительно производительности автомобилей и водителей.

Попеременно пробуя флагманскую сцепку с седельным тягачом DAF XF480 FT с региональным DAF CF450 FT, особой разницы мы не обнаружили, разве что во флагмане ощущались меньшее количество переключений передач в роботизированной КП и лучшая динамика выхода на крейсерскую скорость. Мощность все же играет значение. Конечно, сидеть в кабине XF куда комфортнее, тем не менее обе машины продемонстрировали отменный уровень таких показателей, как эргономика рабочего места водителя и безопасность в движении. Приятно удивил низкий уровень шума в кабинах.

Стройка

Поскольку на машины для строительного сектора распространяется часть нововведений, присутствующих магистральным грузовикам, остановимся лишь на их отличиях.



Одно из важнейших усовершенствований — это новая поддерживающая ось, которая устанавливается как на тягачи, так и на шасси, обеспечивая грузовикам максимальную маневренность.

Новая поддерживающая ось оснащена электрогидравлической системой рулевого управления (EHS), которая легче на 30 кг, а потому обеспечивает дополнительную полезную нагрузку. Рулевое управление теперь отличается особой точностью, ведь EHS непрерывно рассчитывает оптимальный угол поворота задних колес на основе скорости и колесной базы грузовика. Преимущества такой системы рулевого управления особенно заметны при маневрировании и движении в плотном транспортном потоке городских улиц.

При движении со скоростью выше 40 км/ч ось блокируется в прямом положении, гарантируя максимальную курсовую устойчивость автомобиля и дополнительную экономию топлива. Кроме того, система рулевого управления поддерживающей оси состоит из значительно меньшего числа компонентов, что обеспечивает долговечность и надежность оси.

Новая управляемая поддерживающая ось устанавливается на шасси и тягачи 6x2, а также на шасси 8x2. На моделях 6x2 CF и XF FAN система EHS дополнительно оснащается новой пневматической подвеской, с помощью которой можно быстро опустить ось на 90 мм или поднять на 185 мм для быстрой и надежной загрузки/разгрузки съемного кузова.

Компания DAF также представила новую 10-тонную поддерживающую ось с двойной ошиновкой, статическая грузоподъемность которой составляет не менее 34 тонн. Это особенно важно при загрузке и разгрузке тяжелых контейнеров.



CF

Собственная масса новой оси снижена на 25 кг. В сочетании с другими особенностями новых CF и XF, направленными на снижение массы, можно добиться увеличения полезной нагрузки в целом на 125 кг.

Новая поддерживающая ось DAF с двойной ошиновкой колес устанавливается на тягачи и шасси 6x2, а также на шасси 8x2.

Специально для автомобилей, часто эксплуатируемых в условиях бездорожья, компания DAF представила новые приводные тандемные тележки с колесными редукторами (HR1670T). Эти сдвоенные оси оснащаются совершенно новым чугуном картером главной передачи, масса которого снижена на 60 кг.

Для еще большей экономии топлива теперь доступны более низкие финальные (главная передача + колесный редуктор) передаточные числа (3,46; 3,61 и 3,76). Они позволяют двигателю работать на более низких оборотах. С целью обеспечить минимальные эксплуатационные расходы интервалы замены масла новых сдвоенных осей увеличены до 3 лет или 450 000 км.

Новые приводные тандемные тележки в комплекте с колесными редук-

торами устанавливаются на тягачи и шасси 6x4 и 8x4 для тяжелых условий эксплуатации.

Для европейского рынка предложено легкое шасси для миксера — CF FAD 8x4. Теперь оно поставляется со сдвоенными 19-тонными осями с одним редуктором (SR1132T) и двумя 7,1-тонными передними осями. За счет оптимизации системы рулевого управления и подвески, использования в тормозной системе дисковых тормозных механизмов и нового компактного блока EAS с вертикальной выхлопной трубой собственная масса такого





облегченного грузовика составляет всего 9150 кг — своеобразный эталон в своем классе. Данное шасси оснащается новым двигателем PACCAR MX-11 мощностью 370–450 л. с.

Еще одно нововведение — инновационная система мониторинга зарядки АКБ. Эта опционная система использует датчик для точного измерения состояния заряда аккумуляторной батареи, к тому же она учитывает условия окружающей среды, тем самым гарантируя требуемую степень готовности автомобиля к работе. Попутно можно заказать установку мониторинга давления в шинах — эта система уменьшает их износ



и обеспечивает улучшенную топливную экономичность грузовика.

Из практических вещей для строительных грузовиков стоит отметить наличие нижних подвижных ступеней, угол въезда в 25 градусов, ступеньку на кабине и ручки на крыше (для осмотра самосвального кузова), прямые балки передних осей с клиренсом 400 мм, вертикально вытянутые воздухозаборник с циклонным фильтром и выпускную трубу, а также установку светодиодных задних фонарей.

Многоосный грузовик CF450 FAQ 8x2 с тремя управляемыми осями оказался на редкость маневренным, несмотря на его длину и внушительные габариты. Наличие четырех осей не могло не сказаться на плавности хода — все неровности проглатывались аналогично бронетранспортеру, а 450-сильный мотор позволял уверенно держаться в плотном потоке.

Куда большую пръть выказал седельный тягач CF530 FTT с самосвальным полуприцепом. Наличие самого мощного в линейке мотора порой заставляло останавливать себя от чрезмерной самоуверенности, а ранее отмеченный рельеф местности побудил





присмотреться к ретардерам. Вели они себя безупречно.

Дистрибуция

Одним из основных нововведений для DAF LF стал новый двигатель PACCAR PX-4 объемом 3,8 литра, который поставляется на модели LF массой 7,5 тонн с двумя вариантами номинальной мощности (156 и 172 л.с.) и максимальным крутящим моментом 500 и 600 Нм соответственно при частоте вращения коленчатого вала двигателя 1200–2000 об/мин. Новый двигатель разработан специально для грузовиков DAF LF City, предназначенных для внутригородских перевозок легких грузов.

Большую мощность обеспечивают двигатели PACCAR PX-5 объемом 4,5 литра (184–213 л.с.) и PX-7 объемом 6,7 литра (234–325 л.с.). Эти двигатели подверглись усовершенствованиям в конце 2016 года. В результате максимальный крутящий момент у обоих на 5–12% выше по сравнению с предыдущими моделями, при этом он доступен при частоте вращения на 100–200 об/мин ниже, чем раньше. Максимальный крутящий момент двигателей PX-5 и PX-7 теперь равен 850 Нм (при 1200–1500 об/мин) и 1200 Нм (при 1100–1700 об/мин) соответственно. Мощность двигателя PACCAR PX-7 увеличилась на 11 л.с.

За счет использования новых, более низких передаточных чисел главной передачи (до 3,31) частота вращения коленчатого вала двигателей снижена на 150–200 об/мин при движении с постоянной средней скоростью. В сочетании с усовершенствованиями двигателя такая оптимизация силового агрегата обеспечивает экономию топлива до 6%.

Компания DAF предлагает широкий выбор 5-, 6-, 9- и 12-ступенчатых механических и автоматизированных трансмиссий, устанавливаемых на новые грузовики LF. Помимо этого, поставляются автоматические коробки передач фирмы Allison.

Комплектацию DAF LF можно подобрать с учетом любых индивидуальных требований, чему способствует в том числе широкий выбор доступных вариантов колесной базы длиной до 6,9 метра.

Длинная колесная база означает возможность установки топливного бака объемом до 1240 литров. Эта особенность серии LF не имеет аналогов на рынке. В результате автомобиль LF будет иметь еще больший радиус эксплуатации, а водитель сможет останавливаться для дозаправки там, где цены на топливо ниже.

К повышению совместимости грузовиков LF с оборудованием производителей надстроек относятся новые модули крепления, которые упрощают их установку. Кроме того, теперь доступна специальная подготовка для установки кузова-фургона с гидробортом, цистерны или самосвала с подрамником.

С точки зрения дизайна новый LF многое перенял от новых CF и XF. Прежде всего в глаза бросаются привлекательные хромированные декоративные полосы на облицовке радиатора и новая панель с логотипом DAF со стильными хромированными очертаниями. Еще одной отличительной особенностью обновленной серии LF стала дверь со стороны пассажира с более низким окном. Такое расположение окна гарантирует водителю оптимальную видимость сбоку со стороны пассажира, что очень важно в городской среде.

Внутреннюю отделку нового LF отличают теплые оттенки, которые создают атмосферу домашнего уюта. Дизайн информационной панели водителя (DIP) на новых автомобилях также обновлен.

В стандартную комплектацию DAF LF (автомобили с полной массой от 8 тонн и пневматической подвеской задней оси) входят усовершенствованная система аварийного торможения (AEBS), предупреждение о лобовом столкновении (FCW), система адаптивного круиз-контроля (ACC) и система предупреждения о покидании полосы движения (LDWS).

Компания DAF также предлагает для новой серии LF систему DAF Connect. Эта инновационная система управления парком техники позволяет оператору грузоперевозок в режиме реального времени отслеживать показатели производительности водителя и автомобиля.



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ СИСТЕМЫ ТРАНСМИССИИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

- 100% контроль качества
- Большой запас по мощности передаваемого момента
- Высокая статическая и динамическая грузоподъемность
- Усиленная конструкция
- Диски сцеплений, выжимные подшипники и крестовины карданных валов профессионального уровня производства!



Гарантийный срок эксплуатации – 200 000 км

WWW.TRIALLI.RU

Airline представил

новую линейку инструмента

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко

Компания Airline приняла участие в Московской международной выставке инструментов, оборудования и технологий MITEX 2017.

На выставке нынешнего года, как сообщает пресс-служба компании, Airline представил фирменную линейку профессионального слесарного инструмента.

В MITEX 2017 приняли участие более 400 компаний из 21 страны мира. К основной тематике выставки относятся: инструменты и станки для обработки металла, проволоки, труб, камня, стекла, керамики, пластмасс; слесарный и монтажный инструмент; ручной инструмент; прецизионный инструмент; алмазный инструмент; оборудование для резки различных материалов; технологии восстановления и изготовления инструмента; крепеж, скобяные изделия; генераторное оборудование и т.д. ■

Tomahawk представил первое сигнатурное комбоустройство



Бренд Tomahawk объявил о расширении ассортиментной линейки автомобильных гаджетов.

Tomahawk Apache стал первым сигнатурным комбоустройством в модельном ряду производителя. «Первопроходец» оснащен современным процессором MSTAR, навигационными системами GPS и ГЛОНАСС и 2,7-дюймовым ЖК-экраном.

Видео записывается в формате Super HD. База данных GPS координат обновляется ежемесячно. Устройство сделано в Корее. Продажи на российском рынке стартуют в конце осени ■



WINTER
Что ещё нужно?



Оптимальна для зимы

благодаря специальному миксу резины и водонепроницаемому чехлу.
Подходит почти для всех автомобилей.



Немецкий стандарт качества
www.heynermobil.de

Бренд alca выпустил новый автопылесос



Компания alca выпустила на рынок новый автопылесос alca maxx 12 В с объемом собирающей камеры 230 мл.

Циклонная технология новинки, два фильтра и мощный мотор (100 Вт) обеспечивают стабильно высокое всасывание при небольшом расходе электричества.

Пылесос подключается к прикуривателю с помощью длинного кабеля, кроме того, он оснащен светодиодной лампой. У автопылесоса alca maxx 12 В объем собирающей камеры составляет 230 мл, что позволяет совершить несколько уборок без очистки самого прибора.

Пылесос выполнен компактным, его можно хранить в бардачке автомобиля. Уровень шума работающего прибора не превышает 80 дБ ■

Heuner расширил гамму домкратов

Немецкий бренд Heuner вывел на российский рынок новые механические домкраты серии OEMLift PRO, изготовленные специально под определенные марки и модели автомобилей в качестве замены оригинальных комплектов.

Домкрат с грузоподъемностью 1010 кг подходит для Volkswagen Golf после 2004 года выпуска, VW Scirocco — после 2008-го, VW Eos и SEAT Leon — с 2006-го, SEAT Altea — с 2005-го, Skoda Octavia — с 2008-го.

Заменой для домкратов VW Passat после 2005 года выпуска и для Skoda Superb после 2010-го станет домкрат Heuner OEMLift PRO грузоподъемностью 1150 кг. Устройство Heuner с максимальной (1710 кг) грузоподъемностью подойдет для Audi Q5 начиная с 2008 года выпуска.

Все виды домкратов линейки OEMLift PRO выпускаются в удобной сумке с ручкой для переноски. Рекомендованная розничная цена составляет от 3350 до 5350 рублей ■



НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



Neoline представил новые пусковые инверторы



Компания Neoline объявляет о выпуске двух моделей пусковых инверторов — Jump Starter 850A и Jump Starter 500A.

Новинки Neoline оснащены аккумулятора-ми, состоящими из четырех ячеек, благодаря этому они могут обеспечить выходное напряжение до 16,8 В при запуске двигателя.

Как отмечает пресс-служба производителя, большинство представленных на рынке пусковых инверторов имеет трехъячеечные аккумуляторы, способные обеспечивать только 12-вольтный ток, не гарантирующий запуск двигателя в сложных условиях.

Еще одно преимущество новых моделей Neoline — высокая емкость встроенных батарей. Аккумулятор Neoline Jump Starter 500A емкостью 10 400 мАч обеспечит до 20 запусков двигателя. Возможности Jump Starter 850 A еще шире: этот инвертор с батареей емкостью 20 000 мАч способен запустить двигатель до 30 раз.

Jump Starter 500 A может быть использован как для запуска бензиновых двигателей объемом до 6,5 литра, так и дизельных до 3,5 литра. Jump Starter 850 A позволяет запускать двигателя объемом до 10 (бензин) или 9 литров (дизель).

Новые инверторы поступят в продажу уже в октябре. Рекомендуемая розничная цена Neoline Jump Starter 500A — 5990 рублей, Neoline Jump Starter 850A — 8990 рублей ■



Движок

Dvizhok.su

– самый посещаемый сайт
среди российских автомобильных

B2B-изданий

Еще больше самых актуальных новостей
из мира автомобилей и автокомпонентов

Еще больше ресурсных тестов запасных частей
и самых последних новинок автопрома

Эксклюзивные интервью и комментарии от представителей
российского и зарубежного автобизнеса

Кроме того, новости и репортажи с места событий
о российских командах с мировых соревнований по автоспорту

Для рекламодателей – все возможные форматы
интернет-размещений

бизнес

автомобили

компоненты

аксессуары

гаджеты

автоспорт



ВИДЕОРЕГИСТРАТОР



Airline

«Дозор 3»



Станислав Мартинкевич

Угрозы, которые преследуют отечественных автолюбителей на дорогах, с годами меньше не становятся. И если от большинства инцидентов застраховаться практически невозможно, то попытаться хотя бы выйти из ситуации невиновным — жизненная необходимость. Для этого и существуют видеорегистраторы, призванные доказать вашу правоту. У нас на тесте — яркий представитель в первую очередь практических девайсов с современной начинкой и весьма гуманным ценником.

Бренд Airline относительно недавно присутствует на рынке видеорегистраторов, однако уже успел завоевать репутацию производителя качественных устройств по демократичной цене. «Дозор 3», как понятно из названия, третий продукт в линейке видеорегистраторов бренда. Каждый следующий «Дозор» улучшался не только силами инженеров компании, но и благодаря обратной связи с потребителями. Качество съемки, эргономика устройства и другие пользовательские функции — все это результат работы над отзывами клиентов.

Если «Дозор 1» имел угол обзора 120 градусов, то «Дозор 2» получил угол съемки в 170 градусов. Впоследствии в линейке продуктов

Airline появилось комбоустройство «3 в 1», где видеорегистратор работает вместе с радар-детектором и GPS, а теперь и самый новый «Дозор 3», который должен закрепить позиции компании на рынке автомобильных видеорегистраторов.

Сразу бросается в глаза облик модели. Конечно, внешний вид — это субъективный фактор, однако нельзя не сказать, что «Дозор 3»



Простота и практичность





через обшивку над зеркалом заднего вида. Кроме того, устройство обладает неплохим запасом автономной работы литий-ионного аккумулятора объемом 200 mAh.

Меню Airline «Дозор 3», которое просматривается на дисплее шириной 3 дюйма, организовано по стандартной для видеорегистраторов схеме в виде списка пунктов. Работа с настройками и управление оказываются очень комфортными, даже когда устройство стоит

Регистратор записывает видео в формате Full HD с разрешением до 1920x1080. Качество записи оказалось более чем достойным, несмотря на не самую благоприятную погоду. Для многих устройств дождь является критичным условием для съемки: картинка превращается в одно большое размытое пятно, особенно если на автомобиле установлены не самые качественные щетки стеклоочистителя. Однако на Airline «Дозор 3» резкость четко выдерживается по всей ширине кадра, картинка естественная и высокодетализованная.

Номера можно идентифицировать с расстояния порядка двух машиномест. Расширенный динамический диапазон съемки (WDR), который нужен для получения высокого качества изображений при любом перепаде уровней освещенности, позволяет разглядеть детали даже на приличной скорости. Очень неплохо показала себя матрица при проезде участков с искусственным освещением — сенсор перестраивается наравне с человеческим зрением.

Во время ночной съемки достойно выглядят даже темные участки дороги. Передача степени освещенности здесь вполне естественная и близкая к тому, как воспринимает обстановку человеческое зрение. Резкость изображения падает совсем незначительно. Дальность считывания номеров в прямой видимости приближается к дневной и составляет порядка 6 метров.

Каков итог?

При цене 5396 рублей Airline «Дозор 3» выглядит достаточно интересным предложением. При цене на уровне даже ниже большинства конкурентов видеорегистратор имеет достойную электронную начинку, хорошие характеристики съемки, продуманную реализацию всех функций, качественный корпус и достаточно оригинальный дизайн. Все это вкупе с известным именем российского производителя и привлекательной ценой вполне может вывести устройство в топ продаж в своем сегменте.

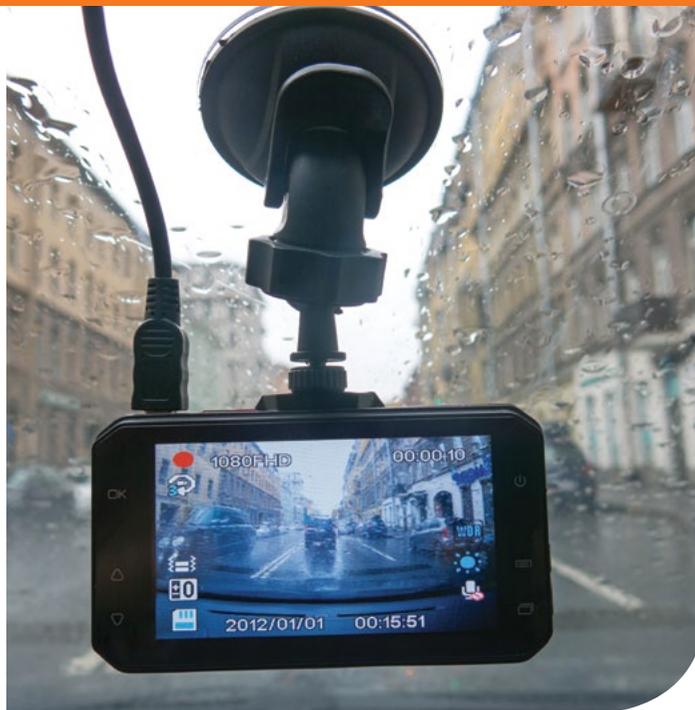


выглядит весьма свежо и стильно. Внутри коробки тоже полный порядок: все предметы из комплектации не свалены в кучу, а аккуратно упакованы и разложены по отдельности. В комплекте можно найти: непосредственно сам видеорегистратор, кронштейн с присоской, адаптер прикуривателя, USB-кабель и инструкцию.

По форме «Дозор 3» напоминает небольшой любительский фотоаппарат, или, как говорят в народе, «мыльницу». За счет небольших накладок «под хром» на черном металлическом корпусе девайс смотрится презентабельно.

К качеству сборки претензии предъявить тяжело. Все элементы корпуса плотно подогнаны друг к другу, материалы выглядят вполне прочными. При нажатиях на углы и скручивании никаких скрипов или хруста не обнаруживается. Кнопки имеют четкий информативный ход. С каждой из боковых сторон расположены по две клавиши, одна из которых двойная.

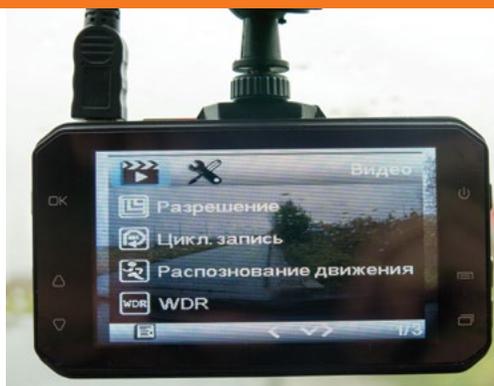
К креплению тоже нет вопросов: кронштейн в прямом смысле слова вкручивается в устройство, тем самым исключая даже теоретическую возможность выпадения



из держателя. Стандартная присоска на стекло держится уверенно.

За счет шарнирного элемента девайс можно спокойно вращать вокруг своей оси в горизонтальной плоскости. Отметим также, что питание к регистратору лучше подводить сверху — таким образом можно удобно вывести провод

на кронштейне. Настроить можно такие элементы, как разрешение видеосъемки, цикличность записи, возможность нанесения на картинку штампа с государственным регистрационным знаком, задержка выключения девайса после окончания поездки, детектор движения, а также звук клавиш.



ПОДКАТНЫЕ ДОМКРАТЫ



 Airline

 alca

 FIT

 MegaPower

 RockForce

 SkyBear

 Skyway

 «Сорокин»



Илья Шельменкин

Жмите, парни!

Несмотря на то что в больших городах автомобилисты предпочитают пользоваться услугами шиномонтажей или сервисов, чтобы по разным причинам приподнять свой автомобиль, домкрат в багажнике — обязательный инструмент «на всякий пожарный». Поэтому он входит в комплектацию любой машины. Правда, штатные компактные «подъемники» — именно что на крайний случай. Лучше всего иметь с собой надежный подкатной, с запасом прочности. Есть ли такой? Испытаем претендентов.

Итак, нами было закуплено восемь подкатных домкратов грузоподъемностью до 2 тонн и стоимостью от 1590 до 5350 рублей, а тестовым полигоном стала испытательная лаборатория ООО «НПО «Талис».

Несмотря на то что торговые марки, которые их выпускают, имеют разное происхождение, включая немецкое и российское, абсолютно все участники теста произведены в «мировой кузнице», то есть в Китае.

AIRLINE AJ-2F-330**2080**

—₽—

страна производства — Китай
гарантия — 1 год

Домкрат упакован в картонную коробку, в комплекте идет паспорт изделия, гарантийный талон, а также запасное уплотнение, которое применяется в соединении шток-цилиндра. Есть и пластиковая ручка желтого цвета, которую можно закрепить на домкрате для удобства переноски. Подкатной домкрат оранжевый, предохранительный клапан закрыт колпачком того же цвета, на самом домкрате и на колпачке есть предупреждение о том, что производить регулировку перепускного клапана запрещено. На верхней части подъемного рычага есть наклейка с предупреждениями. На боковой стенке домкрата прикреплен держатель под металлическую трубу-ручку — удобно для переноски, ручка не потеряется. На упаковке заявлена морозостойкость — до -40 °С. Проверим это.

**alca арт. 437500****5350**

—₽—

страна производства — Китай
гарантия — 2 года

Самый дорогой домкрат теста, который должен показать, сказывается ли двукратное увеличение цены на характеристиках. Домкрат также упакован в картонную упаковку, внутри лежит руководство по эксплуатации на трех языках. Домкрат темно-серебристого цвета. У этого экземпляра, в отличие от других, в опорную чашку сразу встроена резиновая накладка, правда, очень жесткая. Еще одна особенность — возможность повернуть крепление ручки на 180 градусов, таким образом, домкрат можно накачивать, расположив ручку перпендикулярно. На домкрате сразу есть складная ручка для переноски с обрезиненной рукояткой. У ручки очень удобная рукоятка на конце, приятная на ощупь.

**FIT 64486****3050**

—₽—

страна производства — Китай
гарантия — н. д.

Домкрат синего цвета упакован в пластиковый серый кейс с застежками, которые очень плохо застегиваются. В комплекте идет паспорт изделия, запасные уплотнительные кольца и пластиковая желтая ручка, которую можно установить для переноски домкрата.

**MegaPower M-820013S****1780**

—₽—

страна производства — Китай
гарантия — 1 год

Домкрат упакован в серый пластиковый кейс с застежками. Сам домкрат покрашен красной краской, которая осыпается уже в кейсе. В комплекте есть паспорт изделия с гарантийным талоном и желтой пластиковой ручкой для переноски. У этого домкрата перепускной клапан не закрыт защитной пробкой, также нигде нет указания, что нельзя ее трогать, — это серьезное упущение, хотя на подъемном рычаге есть достаточно большая инструкция по использованию.



RockForce TA82008**1590**

—P—

страна производства — Китай
гарантия — 1 год

Самый недорогой участник теста. Красный подкатной домкрат лежит в черном пластиковом кейсе. В комплекте только паспорт и все та же желтая съемная ручка, как и у остальных домкратов китайского производства. При осмотре насторожило то, что разнится информация по грузоподъемности на наклейках на самом домкрате (на одной указано 1,5 тонны, на другой — 2 тонны). Про запрет самостоятельной регулировки перепускного клапана есть информация только в паспорте изделия.

**SkyBear арт. 420240****1600**

—P—

страна производства — Китай
гарантия — 2 года 1 месяц
(при использовании в автосервисе — 6 месяцев)

Домкрат темно-красного цвета упакован в картонную коробку с открывающейся крышкой сбоку — доставать неудобно. В комплекте присутствуют инструкция по эксплуатации и до боли знакомая желтая съемная пластиковая ручка. На упаковке домкрата заявлена всесезонность — сделаем проверку на морозе.

Skyway S01802007**2160**

—P—

страна производства — Китай
гарантия — н. д.

Темно-серый домкрат с остывшими на руках хлопьями краски упакован в пластиковый кейс красного цвета, в комплекте присутствует инструкция, которая почему-то содержит сведения о моделях домкратов Airline, и уже знакомая съемная пластиковая желтая ручка.

**Сорокин 3.521****2500**

—P—

страна производства — Китай
гарантия — 6 месяцев

Домкрат упакован в картонную коробку, цвет рамы — бордовый, цвет подъемного рычага — серый, в комплекте идет технический паспорт изделия. Из подробной спецификации можно узнать о 77 наименованиях и комплектующих. Наконец-то отличается съемная ручка — хотя бы черная.

Методика испытаний

Наша собственная методика испытаний была разработана исходя из потребительских предпочтений. Собственно, никаких откровений тут быть не может: важнее всего для автолюбителей в подкатном домкрате надежность, долговечность и соответствие заявленным характеристикам.

Сначала мы проверяли соответствие параметров заявленным производителем:

- высота подхвата и подъема замерялась при помощи штангенрейсмуса;
- поднимаемый вес проверялся на специальном стенде;
- масса домкрата выяснялась на обычных электронных весах.

Затем проверялись параметры, которые важны для потребителя:

- за сколько движений ручки вверх-вниз домкрат поднимет на максимальную заявленную высоту подъема;
- ресурсный тест;
- работоспособность на холоде.

Результаты проверки фактических высот подъема и подхвата показаны в таблице 1.

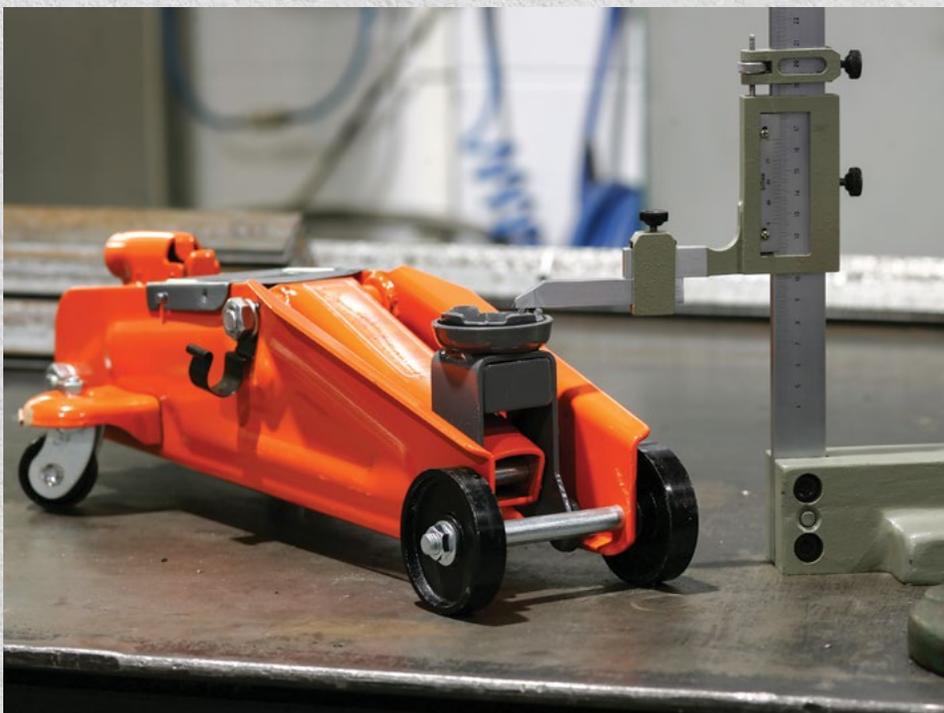
По результатам первых измерений сразу же выявились несоответствия заявленных и фактических параметров: так, у домкратов Airline, RockForce, SkyBear, Skyway высота подхвата оказалась ниже заявленной, что не так критично. А вот несоответствие высоты подъема в меньшую сторону у Airline, FIT и спускающий MegaPower мы считаем недоработкой производителя. Конечно, в инструкции для каждого домкрата написано, что при недостаточной высоте подъема требуется долив масла, но мы купили все изделия новыми и проводим их сравнение в одинаковых условиях. Запасы по подъему от заявленных в +5 мм у alca и Skyway являются дополнительным приятным бонусом.

Следующим проверяемым параметром стало взвешивание домкратов, измерение длины рукоятки и клиренса (результаты представлены в таблице 2).

По результатам проверки обнаружилось, что домкраты поделились на три весовые категории: от 6 до 7 кг, около 8 кг и самый тяжелый alca — около 12 кг.

1	Производитель	Высота подхвата заявленная, мм	Высота подхвата фактическая, мм	Высота подъема заявленная, мм	Высота подъема фактическая, мм
	Airline	135	125	330	322
	alca	100	103	350	355
	FIT	130	130	350	335
	MegaPower	135	132	332	311 (спускает до 298)
	RockForce	128	122	300	298
	SkyBear	130	124	355	355
	Skyway	125	119	300	305
	«Сорокин»	135	136	340	339

2	Производитель	Заявленный вес, кг	Фактический вес, кг	Длина рукоятки, см	Клиренс, мм
	Airline	не указан	7,71	42	18,5
	alca	12	11,87	50,5	15
	FIT	не указан	8,36	43	18,5
	MegaPower	6,5	6,47	37	15,5
	RockForce	7	6,81	37	16,5
	SkyBear	8,5	8,24	45	13
	Skyway	6,5	6,39	37,5	18
	«Сорокин»	9,5	8,23	42	15



Airline	3	alca	FIT	MegaPower	RockForce	Skybear	Skyway	«Сорокин»
34		34	27	30	54	36	37	32

Самое большое расхождение по весу у домкрата «Сорокин» — не хватает больше килограмма железа, а самый «низкий» — Skybear, с клиренсом 13 мм.

Одним из немаловажных параметров подкатных домкратов, который практически никто не учитывает, но он может сильно напрягать в процессе эксплуатации, — это количество качков, за которое домкрат способен поднять автомобиль на максимальную высоту подъема.

Самым быстрым оказался домкрат марки FIT — он обеспечил подъем за 27 движений рукоятки вверх-вниз в полной амплитуде, а RockForce — за 54 качка. Результаты прокачки всех домкратов — в таблице 3.

Следующим этапом была проверка работоспособности домкратов после заморозки до -30°C и выдержки при этой температуре в течение



суток. Только домкрат марки FIT после извлечения из морозилки зашевелился и смог поднять автомобиль. Оставшиеся не сделали даже попытки пошевеливать штоком и подпятником.

Ради спортивного интереса понижаем для единственного прошедшего морозный тест температуру до -40°C и оставляем ночевать в морозильнике. Наутро домкрат медленно шевелил подпятником, но автомобиль поднять уже не смог. Получается, что практически все подкатные домкраты при морозе превращаются в обычный утяжеляющий кусок железа в багажнике, которому самому на подстраховку нужен обычный механический «коллега».



Ресурсный тест

Для проведения ресурсного теста нами был выбран автомобиль ВАЗ-2108 на шинах 175/65 R14, которых на просторах России катаются еще не одна сотня тысяч. Каждый домкрат должен был поднять-опустить автомобиль за переднюю точку подъема 20 раз — среднее количество подъемов за два года при сезонной замене колес плюс поправка на два ежегодных прокола.

При проведении испытаний не обошлось без сюрпризов. Сначала выяснилось, что домкраты с высотой подъема меньше фактических 330 мм не позволяют сделать отрыв колеса для выбранного нами автомобиля. Не помогла даже установка специальной резиновой шайбы, которая продается в магазинах в целях предотвращения повреждения порога. При поиске подручных средств оказалось, что неплохой альтернативой резиновой шайбе нам послужит кубик от деревянной палеты — с ним даже домкрат с самой низкой высотой подъема отрывал колесо с запасом.

Затем подкатной домкрат марки MegaPower при шестом подъеме в момент отрыва колеса автомобиля издал «п-с-с-с» и залил пол маслом. При осмотре выяснилось, что протечка произошла в месте уплотнения штока. Все остальные домкраты наше небольшое испытание на ресурс выдержали.

Завершающим этапом стала проверка максимального подъемного усилия, которое может развить подкатной домкрат. Для этого все испы-

туемые, кроме сошедшего с дистанции MegaPower, были установлены на специальный стенд с динамометром растяжения.

Результаты получились достаточно интересные — они показаны в таблице 4.

Самым тяговитым оказался домкрат «Сорокин». Его перепускной клапан сработал при достижении усилия 2450 кгс. Домкраты SkyBear и Skyway не смогли развить усилие больше 1300 кгс — для заявленных 2000 это очень мало. Скорее всего, после сборки никто не проводил регулировку перепускного клапана, а самим это делать категорически запрещено.

Также не соответствовал по усилию и подкатной домкрат марки RockForce — усилие подъема не дотягивает до заявленного на целых 250 кг. Интересный результат получился у FIT — при приближении к максимальному усилию без усилителя в виде трубы, надетой на ручку, домкрат просто не прокачать. В итоге произошла поломка ручки. На самом деле большое усилие именно у подкатного домкрата марки FIT легко объяснимо: в тесте он самый быстрый по накачиванию (за один качок прокачивает наибольший объем масла из всех), что и дает проигрыш в силе. После испытаний под домкратом FIT была уже подсохшая лужа масла, а протечка продолжалась по резьбе перепускного клапана.

Airline	4	alca	FIT	RockForce	SkyBear	Skyway	«Сорокин»
2150		2250	2100	1750	1300	1300	2450

Каков итог?

Airline

- + в основном соответствует заявленным характеристикам
- + без проблем прошел ресурсный тест; грузоподъемность 2150 кг; удобное крепление для ручки на раме домкрата
- единственный домкрат, который был заявлен морозостойким до -40°C , но не выдержал и -30
- на 8 мм занижена заявленная высота подъема и подхвата

alca

- + в основном соответствует заявленным характеристикам
- + удобная ручка; поворачивающийся разъем под рукоятку; грузоподъемность 2250 кг; в чашке сразу встроена подушка, чтобы не повреждать автомобиль при подъеме
- самый большой вес; высота подхвата на 3 мм выше заявленной; жесткая резинка, которая деформировалась
- в два раза дороже остальных

FIT

- + в основном соответствует заявленным характеристикам
- + единственный выдерживает мороз -30 ; грузоподъемность 2100 кг
- + самый быстрый по накачиванию
- не соответствует заявленной высоте подъема (разница 15 мм)
- сломалась ручка при создании усилия максимальной грузоподъемности; потек в спокойном состоянии после теста
- цена выше среднего

MegaPower

- + невысокая цена
- не выдержал ресурсного теста
- не соответствует заявленной высоте подъема (разница 34 мм)

RockForce

- + привлекательная цена
- самый медленный по накачиванию
- не соответствует заявленным характеристикам; максимальное усилие подъема 1750 кгс

SkyBear

- + самая длинная гарантия
- + бонус — минус 6 мм от заявленной высоты подхвата
- перепускной клапан настроен на такое усилие, что больше 1300 кг поднять не получится
- несмотря на заявленную всепогодность — морозная зима не для него

Skyway

- + неплохой пластиковый кейс
- + бонус в 5 мм к заявленной высоте подъема
- максимально развиваемое усилие — 1300 кгс
- пачкает руки краской при использовании

«Сорокин»

- + соответствует заявленным характеристикам; самый тяговитый из всех — развил усилие 2450 кгс до срабатывания перепускного клапана
- + грамотный технический паспорт
- цена выше среднего

Выводы

Самым главным и неожиданным выводом для нас после проведения теста подкатных домкратов было то, что только три домкрата из восьми соответствуют заявленным характеристикам, а два испытуемых потекли прямо во время проведения теста.

Также неприятной неожиданностью стало то, что практически все подкатные домкраты морозной зимой, даже при заверениях производителей о всепогодности, превращаются в балласт на колесиках, и не более.

Домкраты с высотой подъема менее 350 мм не могут оторвать колесо от земли даже на обычной легковой машине со штатным размером резины, поэтому для них необходимо возить проставку.

Некоторые производители домкратов завышают их грузоподъемность. Вес подкатного домкрата в районе 6–7 кг, длина рукоятки 37 см, высота подъема 300 мм — это признаки домкрата с подъемной массой 1,5 тонны, но никак не 2 тонны, что фактически и подтвердил тест на примере домкратов RockForce и Skyway.

Цена домкрата не всегда соответствует качеству. Правда, более дорогие домкраты оказались в целом эффективнее и с дополнительными удобствами.

Считаем нелишним еще раз напомнить, что подкатной домкрат особенно требователен к поверхности, по которой он будет кататься при подъеме-спуске автомобиля.

Она должна быть твердой и ровной, без уклонов, иначе очень высока вероятность повредить не только подкатной домкрат, но и кузов машины. Перед подъемом автомобиль необходимо зафиксировать, подложив под колеса противооткатные упоры. И конечно, ни в коем случае не нужно оставлять домкрат под нагрузкой без использования специальных подставок, так как даже среди своих знакомых мы знаем пару примеров спасения людей, которые пренебрегли этим правилом.



Приглашаем представителей разных брендов для проведения испытаний их продукции с обязательной публикацией результатов на страницах нашего журнала.



Carville Racing:

на собственных запчастях до командного серебра



Илья Огородников

Сезон РСКГ-2017 уже стал историей. Однако хочется обратить внимание на одну из команд, которая добивается успеха не только на гоночном треке, но и за пределами трассы. Речь идет о Carville Racing. Это одновременно и гоночная команда, и производитель компонентов для гоночных автомобилей. Интересно, что компания эта семейная: старший брат занимается производством, а младший воплощает этот успех на гоночном треке. О том, каково работать в такой команде, рассказывают Роман и Григорий Бурлуцкие.

Роман Бурлуцкий, руководитель бренда Carville Racing: «Все началось с того, что мы, еще выступая в классическом ралли, столкнулись с тем, что запчасти для спортивных автомобилей, которые мы закупали, бывают некачественными, а стоят больших денег. И тогда появилась идея обеспечить качественными деталями в первую очередь свою команду.

Потом мы перешли в РСКГ, а там выступает намного боль-

ше автомобилей. И тогда мы начали развиваться, стали производить запчасти не только для себя, но и для других участников.

Самое большое наше преимущество в том, что мы находимся в России, в Петербурге. Европейского производителя по большому счету не особенно волнует, как у конкретного пилота ведет себя его продукция. А нам спортсмены могут позвонить, мы всегда на связи и тут же помогаем решить проблему. Если нужна

новая запчасть, мы можем сразу предложить замену и спортсменам не нужно целый месяц ждать, пока придет поставка из Европы».



Пока бренд-менеджеры совместно с инженерами работали над линейкой запчастей, пилоты Carville Racing Григорий Бурлуцкий и Андрей Радоснов боролся за титулы для себя и для команды. В первый же сезон, который прошел в кольцевых гонках, они сумели завоевать бронзу в командном зачете.

Григорий Бурлуцкий, пилот Carville Racing: «Самый яркий момент сезона — моя первая победа в Грозном. Я был очень счастлив, такое надолго запоминается. И вообще, каждая победа в гонке приносила массу эмоций, давала стимул работать дальше.

Сама борьба с соперниками тоже дает позитивный заряд. Это очень интересно, когда уровень участников довольно ровный, — такая борьба увлекательная получается!»

Правда, побеждать всегда — редкая удача даже для именитых спортсменов. За триумфальным выступлением в Грозном последовал куда менее удачный этап в Смоленске. Затем была



РСКГ 2017

**7 этапов
5 трасс**

Пилоты Carville Racing три золота и две бронзы в личном зачете

Команда Carville Racing два золота и две бронзы в командном зачете и титул вице-чемпиона РСКГ-2017 по итогам сезона

победа в Нижнем Новгороде, а вот в Казани команда Carville Racing осталась за пределами призового подиума.

Очередной этап в Смоленске опять не обошелся без неприятностей — случилась крайне обидная авария на первой же гонке. И вот тут Григорий Бурлуцкий показал, что умеет бороться до последнего: во втором заезде он смог добраться до бронзового подиума. А на этапе трассы Moscow Raceway снова удалось завоевать золото.

Финальный этап в Казани не принес гонщикам Carville Racing призовых мест в гонках, зато команда стала вице-чемпионом по итогам сезона, а пилот Григорий Бурлуцкий получил специальный приз от организаторов СМП РСКГ — «Самый медийный пилот».

Григорий Бурлуцкий: «Был такой момент — я даже шлем кинул. Не сдержал эмоций. Это было в Смоленске, я показал хорошее время на квалификации, но уже во втором повороте меня вынесли

с трассы, и я даже сокомандника задел и подпортил ему гонку. Надо, конечно, сдерживаться, но иногда это бывает очень сложно. Однако это спорт, здесь надо быть готовым к любым ситуациям. Нельзя сдаваться раньше времени. И я не сдавался».

Григорий Бурлуцкий:
«Я для себя лично не все в этом сезоне реализовал — я же еще не выиграл чемпионат! Главный урок сезона — это большой опыт борьбы на трассе. Я научился лучше себя контролировать в эмоционально сложных ситуациях, без этого никак. Мы уже активно обсуждаем следующую



щий сезон — в каком классе выступать, какие запчасти развивать. Окончательное решение еще не принято, но совершенно очевидно: мы вернемся в кольцевые гонки и будем бороться!»

Кроме непосредственно гонок и участия в них команды Carville Racing, работа кипит и в одноименной компании, которая занимается производством запасных частей для гоночных автомобилей. Межсезонье — это период серьезной инженерно-конструкторской работы.

Компания планирует расширять линейку запчастей для автоспор-

та, для новых моделей, марок и классов.

Роман Бурлуцкий: «Мы производим тормозные диски для „Лады Калины“ и для VW Polo. Они одинаковые и по размеру, и по составу. Но для спортивной „Калины“ они работают, а для „Поло“ — нет! Точнее, так: если на „Гражданский“ VW Polo поставить наши тормозные диски, автомобиль почувствует разницу, и проедут они не 40, а 80 тыс. километров. А вот в условиях автоспорта мы нужной работоспособности еще не добились. И вот тут начинается работа инженеров и конструкторов — чтобы выяснить, как улучшить характеристики».

Зато на наших приводах выступают уже четыре автомобиля. Это достаточно дорогостоящая деталь, а лимит пробега очень небольшой. Наши приводы имеют такой же срок службы, как и оригинальные детали, но они значительно дешевле».



WWW.CARVILLE.RACING



ПРИВОДНЫЕ ВАЛЫ CARVILLE RACING - ИСПОЛЬЗУЮТСЯ В ЭКСТРИМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

*РАЗРАБОТАНЫ ПРИ УЧАСТИИ ТЕХНИЧЕСКИХ ИНЖЕНЕРОВ СПОРТИВНОЙ ГОНОЧНОЙ КОМАНДЫ

Российский сезон ралли-рейдов финишировал в Иваново

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



В конце октября в Иваново прошла финальная гонка сезона-2017 в Кубке России по ралли-рейдам.

Как сообщает пресс-служба соревнований, ивановская баха «Легенды озера» приняла 45 экипажей из 11 регионов России.

Гонщикам предстояло преодолеть десять 15-километровых кругов по Хромцовскому карьере, уложившись при этом в довольно строгий норматив: 2,5 часа. Справиться с подобной задачей удалось очень немногим.

Победителем в абсолютном зачете стал интернациональный российско-украинский экипаж в составе Дениса Кротова и Дмитрия Цыро (ASPEC Motorsport). Гонщики обошли своих ближайших преследователей (Богдана Вавренюка и Артема Терентьева) на 23 минуты.

Для экипажа на УАЗ Cargo такое время позволило занять лишь второе место в «абсолюте», но в национальном зачете они остались лидерами. К тому же «привезли» Антону Мельникову и Антону Николаеву (KomiAutosport) чуть меньше 23 минут и лишь третье место в «абсолюте».

По ходу дистанции экипажи теряли много времени на борьбу с техническими проблемами. Так, радиатор на Mitsubishi Pajero Александра Бочкарева и Екатерины Ковалевой уже после первых кругов сильно залепило песком, из-за чего ощутимо грелся двигатель. Машину пришлось «реанимировать» прямо на трассе.

В итоге экипаж стал лишь вторым в зачете «Рейд-спорт», почти на 45 минут отстав от Андрея Динабурга и Руслана Мосолова, которые завершили баху «Легенды озера» на первом месте в своем классе.

В самом многочисленном зачете Кубка России по ралли-рейдам — национальном — ставки делались не только на спортсменов, но и на автомобили: участников на УАЗе и на ВАЗе было равное количество. Первые два места заняли УАЗы экипажей Вавренюка — Терентьева и Пономаренко — Миросердова. На 41 и 6 минут соответственно они оказались быстрее ВАЗа ивановских гонщиков Григория Зорина и Александра Чумакова, которые завершили баху на третьем месте в своем классе ■



Red Bull окончательно расстался с Квятom

В руководстве команды Red Bull официально объявили, что российский гонщик Даниил Квят исключен из фирменной программы поддержки пилотов.

Ранее, напомним, россиянин, начинавший сезон-2017 в «Формуле-1» в роли «призового» пилота команды Red Bull F1, был отправлен командой в дочернюю «конюшню» Scuderia Toro Rosso (STR).

Теперь же Квят лишился места и в STR, и в программе Red Bull Junior. Причем прямо по ходу сезона, что, как правило, нехарактерно для «Королевских гонок». Россиянину это грозит завершением карьеры в «Формуле-1».

Вместе с тем, как сообщают европейские СМИ, мнения руководителей и гоночных инженеров других команд по поводу ситуации с Квятom и того, как обошлись со своим пилотом в руководстве Red Bull, разделились: значительная часть участников «Королевских гонок» в неофициальных разговорах с прессой выступает на стороне россиянина.

Для последнего же основная проблема заключается в том, что в подавляющем большинстве «конюшен» позиции «призовых» пилотов на грядущий сезон уже заняты. Вакантное место может освободиться в Williams, однако окончательное решение о том, будет ли команда продлевать контракт с Фелипе Массой, которого не устраивают предложенные ему новые финансовые условия, еще не принято.

Технический директор Williams Падди Лоу ранее заявил, что «команда считает Даниила Квята одним из кандидатов на место „призового“ пилота» и изучает «кандидатуры всех пилотов, у которых нет контрактов» ■

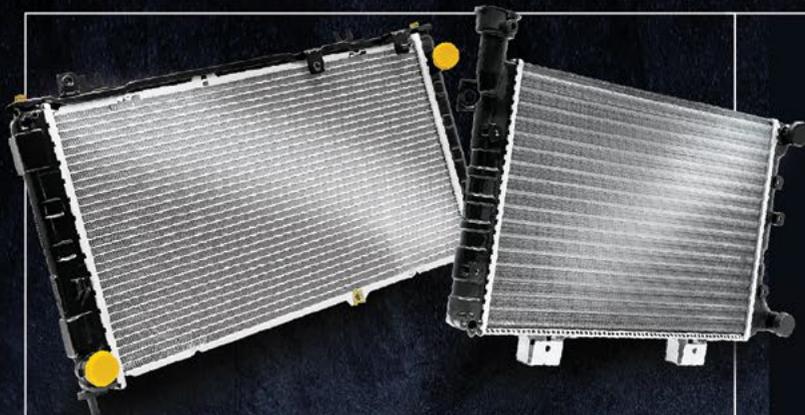




- АВТОЗАПЧАСТИ
- СВЕТОТЕХНИКА
- ИНСТРУМЕНТ
- АВТОАКСЕССУАРЫ



www.oberkraft.ru



РАДИАТОРЫ

для отечественных автомобилей
ОТОПИТЕЛЯ и ОХЛАЖДЕНИЯ

АНТИКОРРОЗИЙНОЕ ПОКРЫТИЕ
УСТОЙЧИВОСТЬ К
БОЛЬШОМУ ПЕРЕПАДУ ТЕМПЕРАТУР
БЕСПЕРЕБОЙНАЯ РАБОТА В СУРОВЫХ УСЛОВИЯХ
ЭКСПЛУАТАЦИИ
ВЫСОКИЙ
УРОВЕНЬ ТЕПЛООТДАЧИ
ГЕРМЕТИЧНОСТЬ СОЕДИНЕНИЙ
В ТЕЧЕНИЕ ВСЕГО СРОКА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Радиаторы ТМ KRAFT – это высококачественный товар, который отлично подходит для работы в суровых климатических и эксплуатационных условиях нашей страны. Радиаторы ТМ KRAFT созданы обеспечить эффективный теплообмен системы охлаждения двигателя или системы отопления салона легковых автомобилей.

При производстве радиаторов охлаждения и отопления используются только материалы высокого качества. Сердцевины радиатора обрабатываются специальным защитным составом, при котором существенно возрастает устойчивость к воздействию коррозии. Пластиковые элементы изготавливаются методом литья под давлением из специального термостойкого пластика.

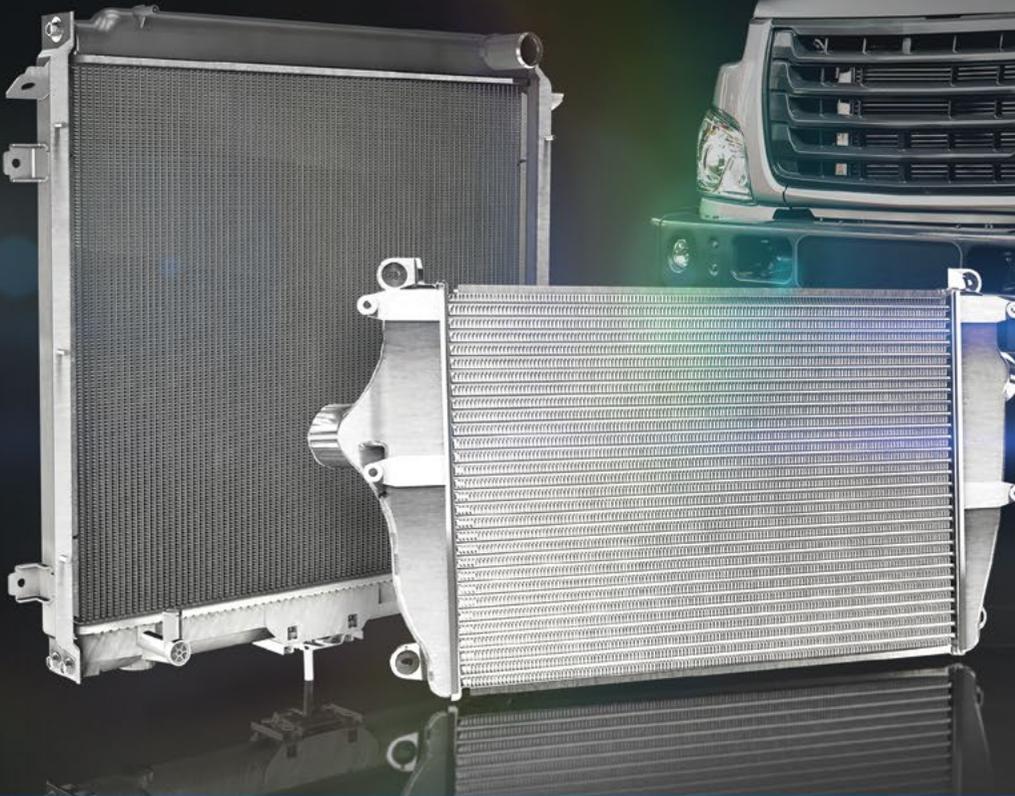
Oberkraft GmbH, Munich, Germany

На правах рекламы.

Все стадии производства и системы менеджмента качества сертифицированы по стандартам ISO 9001 и ISO/TS 16949. Товар сертифицирован.

**LUZAR**

детали системы охлаждения



МЫ НЕ ПРИДУМАЛИ РАДИАТОР, МЫ СДЕЛАЛИ ЕГО СОВЕРШЕННЫМ

Грузовая программа LUZAR

Много лет LUZAR выпускает автомобильные радиаторы. Мы являемся лидером по объему выпуска автомобильных радиаторов в России и странах бывшего СССР.

Для нас вершина производственного мастерства - это выпуск радиаторов для грузовых автомобилей. Это направление является особо сложным и требующим отдельного подхода - в сравнении с выпуском "обычных" легковых и легко-грузовых теплообменников. Мы гордимся тем, что система качества LUZAR позволяет производить крупногабаритные радиаторы - для автомобилей КАМАЗ, МАЗ, ЛиАЗ... - несомненно высочайшего качества и ресурса.

Мы понимаем, насколько важно, чтобы Ваш грузовик бесперебойно работал. Именно поэтому мы производим грузовые радиаторы, обладающие высочайшим качеством и ресурсом - чтобы Ваша работа не останавливалась, и Ваш труд приносил еще больше пользы людям.

Автокомпонеты LUZAR для грузового и коммерческого транспорта:

- Радиаторы охлаждения и интеркулера (ОНВ)
- Радиаторы отопления
- Водяные насосы (помпы)
- Термостаты
- Краны отопителя
- Датчики включения вентилятора и температуры
- Электровентиляторы
- Электровентиляторы отопителя